Geschichte

Die postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark in den Jahren 1650–1868.

Inaugural-Dissertation zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde der Philosophischen u. Naturwissenschaftlichen Fakultät der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster in Westfalen.

Vorgelegt von
Erich Doerth
aus Duisburg.

Tag der mündlichen Prüfung: 28. 2. 28.
Dekan: Herr Prof. Dr. Ettlinger.
Referent: Herr Prof. Dr. Wätjen.

1929

Geschichte

Die postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark in den Jahren 1650–1868.

Inaugural-Dissertation zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde der Philosophischen u. Naturwissenschaftlichen Fakultät der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster in Westfalen.

Vorgelegt von
Erich Doerth
aus Duisburg.

Tag der mündlichen Prüfung: 28. 2. 28.
Dekan: Herr Prof. Dr. Ettlinger.
Referent: Herr Prof. Dr. Wätjen.

Lübeck
Druck der Lübecker Verlagsanstalt Otto Waelde, Lübeck.
1928

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit behandelt die postalischen Beziehungen der freien und Hansestadt Lübeck zu Dänemark (1650 bis 1868) und zu den Territorien, deren Postwesen im Verlaufe dieser Zeit in dänische Verwaltung überging, d. h. zu dem Herzogtume Schleswig-Holstein-Gottorp und dem Bistum bezw. späteren oldenburgischen Fürstentum Lübeck. Als Quelle dienten in erster Linie die hierauf bezüglichen Akten des Staatsarchivs Lübeck; daneben fanden Dokumente aus dem Rigsarkivet Kobenhavn Verwendung.

Dem Staatsarchiv Lübeck, das mir in seiner bekannt generösen Art einen großen Teil der Akten zur Bearbeitung nach Münster sandte, habe ich zu danken. Meinen ganz besonderen Dank möchte ich dem Direktor des Staatsarchivs, Herrn Staatsrat Dr. Kretzschmar, der mir die Anregung zu dieser Arbeit gab, und Herrn Archivrat Dr. Fink, bei dem ich jederzeit freundlichste Unterstützung und Förderung fand, aussprechen.

Zu nicht minderem Danke bin ich Herrn Prof. Dr. Wätjen verpflichtet, der mir jederzeit mit Rat und Tat zur Seite stand, und Herrn Prof. Dr. Magon, der die außerordentliche Liebenswürdigkeit besaß, mir z. T. die dänischen Werke zu übersetzen und der mich auf manch wichtige dänische Quelle hinwies.

Inhaltsverzeichnis.

Quellen und Literaturnachweis.

Quellen:

Staatsarchiv Lübeck: Senatsakten, das Postwesen betreffend: Postwesen Vol. III, III a, III b; Vol. IV, Fasz. 3 und 4, Postsachen II Vol. A; Stadtposten I C: 1. Vol. B¹ u. 2. Vol. B¹ *).
Schonenfahrerakten, das Postwesen betreffend (d. i. Archiv der Kaufmannschaft zu Lübeck, Archiv der Schonenfahrer 2).
Postbücher der Schonenfahrer.

Für die Zeit von 1650—1697 einzelne Akten aus dem Rigsarkivet Kobenhavn.

Posthandbuch für Lübeck 1854, Lübeck 1854.

Posthandbuch für Lübeck 1863, Lübeck 1863.

Darstellungen:

E. Baasch: Die Lübecker Schonenfahrer, Hansische Geschichtsquellen N. F. Bd. IV, Lübeck 1922.

G. Behrens: Topographie und Statistik von Lübeck und dem mit Hamburg gemeinschaftlichen Amte Bergedorf, erste Auflage, 2 Bde, Lübeck 1839.

B. E. Crole: Geschichte der deutschen Post von ihren Anfängen bis zur Gegenwart, Leipzig o. J. (1889).

P. Curtius: Bürgermeister Curtius, Berlin 1902.

G. Hille: Das Generalerbpostmeisteramt der Familie Wedderkop im Gottorpschen Anteil von Schleswig-Holstein, Zeitschr. der Ges. f. Schleswig-Holstein-Lauenburgische Geschichte, 5. Bd., Kiel 1875, S. 303 ff.

M. Hoffmann: Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck, 2. Bd. Lübeck 1892.

W. H. Matthias: Ueber Posten und Postregale mit Hinsicht auf Volksgeschichte, Statistik, Archiologie und Erdkunde, 2. Bde, Berlin, Posen und Bromberg 1852.

Fr. Olsen: Det danske Postvaesen, dets Historie og Personer indtil dets Overtagelse af Staten 1711, Kobenhavn. 1889.

Fr. Olsen: Postvaesenet i Danmark som Statsinstitution indtil Christian VII's Dod. Kobenhavn 1903.

---

*) Soweit die speziell auf die dän. bzw. holst. Post bezügl. Volumina der Senatsakten; eine weitere Aufzählung noch sonst verwandter Faszikel würde zu weit führen, zumal die betr. Archivalien in Bälde neu geordnet werden.

A. Rosenkranz: Die schleswig-holsteinische Post und deren Postschillinge 1848—1852, Kiel 1891.

O. Sieblist: Das Postwesen, 2. Aufl. Berlin und Leipzig 1918, Aus Nat. u. Geisteswelt, Bd. 182.

H. Stephan: Geschichte der Preußischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart, Berlin 1859.

W. Stieda: Hamburg und Lübeck im Postverkehr mit Mecklenburg am Ende des 17. Jahrhunderts, Zeitschr. d. Vereins f. hamb. Gesch. 10. Bd., Hamburg 1899. S. 485 ff.

M. G. Teubner: Lübeck-taxissche Poststreitigkeiten, Archiv für Post und Telegraphie, Berlin 1914. Nr. 13, S. 405 ff.

M. G Teubner: Lübecker Postverhältnisse um die Wende des 17. Jahrhunderts, ebenda 1915 Nr. 1 S. 1 ff.

M. G. Teubner: Lübecker Postverhältnisse im 18. Jahrhundert, ebenda 1915 Nr. 7 S. 193 ff.

M G. Teubner: Das taxissche Postamt in Lübeck zu Anfang des 19. Jahrhunderts, ebenda 1915 Nr. 7 S. 201 ff.

M. G. Teubner: Die Postverträge zwischen Lübeck und Taxis im 19. Jahrhundert und der Uebergang des taxisschen Postamts an die Lübecker Stadtpostverwaltung, ebenda, 1915 Nr. 11 S. 334 ff.

M. G. Teubner: Das Verhältnis der Lübecker Stadtpostverwaltung zu den Nachbarstaaten während des 19. Jahrhunderts, ebenda 1915 Nr. 11 S. 344 ff

M. G. Teubner: Das Lübecker Stadtpostamt unter freistädtischer Verwaltung und sein Uebergang auf das Reich, ebenda Nr. 12, S. 370 ff.

M. G. Teubner: Lübecker Postgeschichte und Postwertzeichen, Berliner Briefmarkenzeitung, Berlin 1913, Heft 17, S. 370 ff. Heft 18 S. 393 ff, Heft 19 S. 412 ff.

o. V. (G. H. Evers): Lübecks Bedrückung durch die dänische Politik, Braunschweig 1845.

o. V (G. H. Evers): Kiel-Lübeck, Lübeck 1845.

P. M. Stolpe: Dagspressen i Danmark, dens Vilkaar og Personer indtil Midten af det attende Aarhundrede, 4 Bde, Kjobenhavn 1881.

F. Endres: Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck, Lübeck 1926.

H. Reincke: Hamburg, Bremen 1925.

1. Die Anfänge des Postwesens in Lübeck, seine territorialen und rechtlichen Bedingtheiten.

Die freie und Hansestadt Lübeck verdankt ihre Machtstellung im 13. und 14. Jahrhundert während der Blütezeit der deutschen Hanse neben der Tüchtigkeit und diplomatischen Geschicklichkeit ihrer führenden Bürger in allererster Linie ihrer ausgezeichneten, geradezu idealen geographischen Lage. Ganz im Innern der südlichsten Bucht der Ostsee gelegen, konnten sich von hier strahlenförmig die Verkehrswege nach allen Richtungen zu Wasser und zu Lande bilden. Von den Landwegen — auf die Verbindungen über See einzugehen, erübrigt sich, da sie auf dem Mare Balticum erst im 19. Jahrhundert nach Erfindung des Dampfschiffes für die Beförderung der Post verwandt wurden — waren für Lübeck der nach Hambug der wichtigste, daneben der nach Lüneburg und besonders der nach Wismar von Bedeutung. Diese Verkehrswege wurden natürlich auch von den ersten postalischen Verkehrsorganen, den Vorläufern der eigentlichen Postkurse, den sogenannten „Botenzügen“ benutzt. Unter diesen Botenzügen ist der älteste der von Köln bezw. Amsterdam über Bremen, Hamburg, Lübeck, Wismar, Rostock, Stettin, Danzig nach Riga führte, schon für das 14. Jahrhundert nachweisbar*). Ob diese Verbindung regelmäßig und die Beförderung von Privatkorrespondenz zulässig war, ist ungewiß. Die Beförderung der Briefe geschah durch sogenannte loper, oder cursores, wie sie im Lateinischen bezeichnet wurden, durch die, wie aus Verhandlungen auf Städtetagen hervorgeht, die einzelnen Gebiete der Hanse miteinander verbunden waren**) Im 15. Jahrhundert ist diese Route als „Danziger Bote“ bekannt, der von Danzig durch Pommern und Mecklenburg nach Lübeck, Hamburg und weiter bis Brügge seinen Weg nahm. Noch im 18. Jahrhundert wird die Post-

*) Vgl. W. Stieda: Hamburg und Lübeck im Postverkehr mit Mecklenburg am Ende des 17. Jahrhunderts, Zeitschr. d. Vereins f. hamb. Gesch. X. Bd. Hamburg 1899, S. 485.

**) Vgl. Hanserezesse I. Abt. IV. Nr. 656.

verbindung von Hamburg nach Stettin über Lübeck als „Danziger Postfahrt“ bezeichnet. Neben diesem Hauptkurs sind für die älteste Zeit auch noch einige andere vereinzelte, meist unbedeutende Nachrichten über Briefverkehr nach Lübeck auf uns gekommen, wobei es sich aber meist nur um Kurierdienste handelt*).

Im übrigen sind die Nachrichten über die Anfänge des lübischen Post- und Botenwesens äußerst spärlich. Nur soviel steht fest, daß dieser Verkehrszweig seit den ältesten Zeiten zu dem Geschäftsbereich der Schonenfahrer, eines und zwar des bedeutendsten Kollegiums der Kaufmannschaft der Hansestadt gehörte**). Im 17., 18. und auch noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war das Postwesen, auf dessen Ausbreitung und Verbesserung der Merkantilismus mit seiner Tendenz zur Förderung der Verkehrswirtschaft so viel Sorge verwandte, das einzige offizielle staatliche oder staatlich konzessionierte Verkehrsinstitut, was die Beförderung zu Lande, sowohl von Briefen und Geldern als auch von Waren und Personen anging. Ein gut funktionierender Postbetrieb war daher für jeden Staat von ganz außerordentlicher Bedeutung, erst recht für eine Handelsstadt wie Lübeck, die ja in erster Linie auf Aufrechterhaltung guter Verbindungen zu anderen Städten angewiesen war. — In Lübeck galt der Schonenfahrer-Schütting als Botenanstalt oder Posthaus, und die vier Aelterleute oder Aeltesten der Schonenfahrer walteten dort als Postdirektoren. In dieser Eigenschaft führten sie auch die Verhandlungen mit auswärtigen Postverwaltungen, insbesondere mit den Börsenältesten zu Hamburg, soweit es sich hierbei um rein postalische Angelegenheiten handelte und nicht um politische, für die der Rat zuständig war. Der Post- oder Botenmeister wurde von den Schonenfahrern aus ihrer Mitte gewählt, und sein Amt war seit dem 17. Jahrhundert mit dem des Schüttingwirtes verbunden. Als Boten wurden sehr oft Mitglieder des Kollegiums verwandt, die Kaution stellen mußten (1626 z. B. 600 ℳ). Dem Postmeister war Handel und Börsenspekulation verboten. Seine Stellung in damaliger Zeit war eine äußerst angesehene und begehrte***).

Das älteste erhaltene Dokument über das Lübecker Postwesen ist eine Botenordnung, die am 1. Mai 1625 von den Lübecker Schonenfahrer-Aeltesten und den Aelterleuten der

---

*) Vgl. Teubner: Lübeck-Taxissche Poststreitigkeiten a. a. O. S. 405.

**) Baasch: a. a. O. S. 287.

***) Näheres bei Baasch, a. a. O. S. 287.

Hamburger Börse zur Regelung der gemeinsam betriebenen täglichen postalischen Verbindungen zwischen den beiden Städten festgesetzt wurde. Die Straße von Lübeck nach Hamburg war ja seit alters die bedeutendste und frequentierteste, die der Verbindung zwischen Ost- und Westsee und ihren beiden größten Handelsplätzen diente. Die gänzliche Freiheit des Verkehrs von jeder Art von Zoll- und Transitabgaben durch Holstein war seit undenklichen Zeiten gesichert und durch kaiserliche Privilegien Lübeck des öfteren bestätigt worden. Neben Hamburg suchten aber im 17. Jahrhundert, als das Postwesen von Süddeutschland aus, wo es dank einer dichteren städtischen Besiedlung in ganz anderer Blüte stand, auch im Norden des Reiches mehr und mehr vordrang, und als man die Bedeutung des Postverkehrs und vor allem der Briefbeförderung als finanzielle Einnahmequelle für den Staat erkannte, auch andere benachbarte Staaten mit der immerhin noch bedeutenden Handelsstadt an der Trave in postalische Verbindung zu treten, ja womöglich in Lübeck eine eigene Verkehrsanstalt oder wenigstens gewisse Postrechte zu erhalten. Lübeck war natürlich nicht ohne weiteres gewillt, auf sein Postrecht d. h. sein Postregal und die damit verbundenen Hoheitsrechte und finanziellen Einnahmen zu verzichten. Der Konfliktstoff war hier gegeben und mußte, falls eine gütige Vereinbarung ausblieb, zu den heftigsten Auseinandersetzungen zwischen Lübeck und seinen Nachbarn führen. An solchen kriegerischer Art fehlte es wohl nur, da einerseits Lübeck damals über eine zu geringe Militärmacht verfügte, andererseits es der Hansestadt zur Tradition geworden war, durch ihre diplomatische Geschicklichkeit mit Wort und Feder ihre Rechte zu verteidigen und gegebenenfalls sich neue zu sichern.

Als freie Reichsstadt besaß Lübeck die Landeshoheitsrechte, gestützt auf Artikel 8 § 4 des Westfälischen Friedensvertrages, und nach der damals allgemein üblichen Auffassung der Reichsstände schloß diese Souveränität innerhalb des Reichsganzen auch die Posthoheit d. h. das Postregal, d. i. die ausschließliche Befugnis des Staates zur Anlage von Posten innerhalb seines Territoriums, in sich*). Diese Rechte hatten die Kaiser des öfteren den Reichsständen in den Wahlkapitulationen bestätigen müssen. So bestimmte z. B. Artikel 25 der Wahlkapitulation Leopolds I. vom 8. Juli 1658, auf den sich Lübeck besonders gerne bei Verteidigung seiner Postrechte bezog, daß,

*) Vgl. H. Stephan a. a. O. S. 77 ff. Ich folge hier den feinsinnigen Ausführungen Stephans über Hamburg und seine Post, die sich größtenteils auch auf Lübeck anwenden lassen.

„Alles den Churfürsten, Fürsten und Ständen an ihrem Post-Regali und dessen habendem Exercitio, besonders denen Ständen, welche dessenthalben gewisse Verträge und Vergleiche hetten unnachtheilig und unpräjudicirlich seye"*). Da Lübeck als Stadtstaat aber das Wesentlichste zur Ausübung des Postregals, nämlich ein ausreichendes Territorium fehlte, sah es sich gezwungen, wenn es überhaupt vermeiden wollte, vom Verkehr abgeschnitten zu werden, den Posten der Nachbarstaaten den Eintritt in sein Gebiet zu gestatten. Ein etwaiger Grenzpostverkehr kam nicht in Frage, da er für die Travestadt viel zu kostspielig war, und auch die anliegenden Staaten sich darauf keinesfalls eingelassen hätten. Geradezu meisterhaft hat es Lübeck im 17. und 18. Jahrhundert verstanden, seine superioritas territorialis und das damit verbundenen Postregal gegenüber fremden Anspüchen zu behaupten, einerseits gestützt auf seine ruhmreiche Vergangenheit, die im 17. Jahrhundert noch sehr prestigefördernd nachwirkte, andererseits auf die Macht des geschickt geführten Wortes, der Feder und der Kunst, seine Gegner gegeneinander auszuspielen. Lübeck wußte sich nicht nur seine eigenen Posten zu erhalten, sondern es gelang ihm auch im großen und ganzen, im 17. Jahrhundert alle fremden Posten seiner Postdirektion, den Schonenfahrern und ihrem Postmeister im Schütting zu unterstellen und durch ihn verwalten zu lassen**), mit einer einzigen Ausnahme: Die kaiserliche thurn- und taxissche Post erhielt in Lübeck ihr eigenes Postamt.

Der Kaiser und der Reichshofrat in Wien teilten die Auffassung der Reichsstände, besonders die im Norden des Reichs geltende über das Postregal nicht, sondern sie stützten sich auf die Staatstheorie, daß das Postregal ein ausschließlich kaiserliches Reservatrecht sei, und daß im ganzen Reich ohne ausdrückliche kaiserliche Erlaubnis keine Landes- oder sonstigen Privatposten eingerichtet werden dürften. Als daher der Kaiser, nachdem die Bemühungen des taxisschen Postmeisters Brints aus Hamburg und des Generals Montecuculi zwecks Einrichtung eines kaiserlichen Postamts in Lübeck an dem Widerstande des Rats gescheitert waren, auf Veranlassung des Reichserbgeneralpostmeisters Lamoral von Taxis in einem Reichsmandat vom 28. Juni 1660 verfügte, daß die Reichs-

*) W. H. Matthias: Ueber Posten und Postregale usw., a. a. O. II. Bd. S. 275.

**) Das 1740 Hannover für kurze Zeit eingeräumte Postamt ist auszunehmen; ebenso das dänische Postkontor unter Albringk (1719—1723).

stände die thurn und taxisſche Post zu dulden hätten, sah sich auch Lübeck gezwungen, der kaiserlichen Post eine eigene Verkehrsanstalt einzuräumen, zumal die Armee Montecuculis in bedrohlicher Nähe stand*) **). Das kaiserliche Postamt in Lübeck war das nördlichste im Reich und eines der wenigen östlich der Elbe gelegenen thurn und taxisschen Verkehrsinstitute, ein Zeichen dafür, daß mit dem Westfälischen Frieden doch noch nicht alle zentralen Reichseinrichtungen der reichsständischen „Libertät" zum Opfer gefallen waren***). Das Nachgeben der Travestadt gegenüber den kaiserlichen Wünschen war auch insofern zu verstehen, als Lübeck als kaiserliche Reichsstadt „in einem strengeren Subordinationsverhältnis zur

*) Vgl. Teubner: Lübeck—Taxische Poststreitigkeiten, a. a. O. S. 408 ff.

**) Das kaiserliche Postamt expedierte aus Lübeck hauptsächlich die Korrespondenz nach Mittel- und Süddeutschland westlich der Elbe und darüber hinaus. Seit dem 28. August 1660 fuhr täglich eine schnelle, wegen ihrer Pünktlichkeit und mäßigen Fahrpreise immer gut besetzte kaiserliche Postkalesche zwischen Hamburg und Lübeck. Auf Veranlassung der dadurch z. T. arbeitslos gewordenen lübischen Fuhrleute wurde diese Post bald vom Rat auf die Beförderung von kaiserlichen Beamten und Standespersonen beschränkt. Am 16. September 1660 richtete der Rat eine eigene tägliche Postfahrt zwischen Lübeck und Hamburg ein. Teubner bezeichnet diesen Tag als Gründungstag der Lübecker Stadtpost (Poststreitigkeiten, a. a. O. S. 410). Dies ist nur insofern richtig, als es die erste staatlich eingerichtete Fahrpost war, die aber ebenso wie die schon lange bestehenden reitenden und Fußboten-Posten von dem Postmeister im Schonenfahrer-Schütting verwaltet wurde.

***) Die Darstellung von Johannes Haller in seinem in vierter Auflage 1925 erschienenen Buche „Die Epochen der deutschen Geschichte" (Stuttgart-Berlin), als ob mit dem Westfälischen Frieden tatsächlich jede Zentralgewalt aufhöre und der Kaiser als Spitze des Reiches von da ab für die Reichsstände ohne Bedeutung sei, ist m. E. nur teilweise richtig und trifft für die mittleren und kleineren Reichsstände wohl kaum zu. Lübeck z. B. macht in dieser Zeit von allen Reichsinstitutionen noch ausgiebigen Gebrauch und auch mit dem nötigen Erfolge, wie wir das Dänemark gegenüber noch sehen werden. Ein weiterer Umstand spricht gegen die Ansicht Hallers: Eine neue zentrale Reichseinrichtung, die kaiserliche Post dehnt sich erst während und nach dem 30jährigen Kriege von den Alpen bis zur Ostsee aus, und daher kann von einem gänzlichen Ende des Reichs solange eine solch bedeutende Verkehrseinrichtung zu seinen Institutionen zählt, schwerlich die Rede sein. — Und wenn Haller behauptet, (a. a. O. S. 239): „Auch Lübeck und Hamburg gerieten jetzt ganz unter dänischen Einfluß, Hamburg sank geradezu zur dänischen Landstadt herab", so ist das unrichtig und trifft für beide Städte nicht zu. Auf kulturellem Gebiete ist vielmehr das Gegenteil der Fall; hier befindet sich Dänemark, vor allem auf dem Gebiete der Presse, in Abhängigkeit von den norddeutschen Städten. (s. S. 8 f.) Für Hamburg vgl. Reincke a. a. O. S. 92 ff.

Reichsgewalt stand"*), als manch anderes Reichsmitglied. Lübeck war andererseits wieder auf kaiserliches Wohlwollen angewiesen und machte von der kaiserlichen Unterstützung recht gerne Gebrauch, besonders dann, wenn sich die benachbarten Mächte Uebergriffe in seine Hoheitsrechte, zu denen ja auch das Postregal gehörte, erlaubten, wie wir das noch sehen werden bei den Versuchen Dänemarks, in Lübeck ein eigenes Postamt zu errichten.

2. Die erste Postverbindung zwischen Lübeck und Dänemark und der erste Postvertrag 1697.

Zu Ende des 16. und auch noch zum Teil in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts stand Dänemark mit Deutschland nur durch Hamburger Botenkurse in Verbindung**). Erst 1623 ist die erste Postordnung für Dänemark und die Herzogtümer Schleswig-Holstein erschienen und dadurch ein der Neuzeit entsprechendes eigenes dänisches Verkehrswesen staatlich begründet worden. Das dänische Postwesen, dem eine aus 4 Mitgliedern bestehende Behörde vorstand, konnte aber in den ersten Jahrzehnten seines Bestehens nicht recht in Blüte kommen, da es an führenden Persönlichkeiten in leitender Stellung fehlte. Erst 1653 trat hier eine Besserung ein, als Paul Klingenberg das Generalpostmeisteramt von Friedrich III. übertragen wurde. Klingenberg war aus Hamburg gebürtig und dort 1631 in die Dienste des kgl. dänischen Faktors und Kommissars Albert Balthasar Berns getreten, dessen Buchhalter er bald wurde. Klingenberg war ein äußerst tüchtiger und weitblickender Geschäftsmann, dem der kränkliche Berns nach kurzer Zeit die Leitung seiner Unternehmen überließ. Schon Ende der vierziger Jahre scheint Klingenberg maßgebenden Einfluß auf das dänische Postwesen in Hamburg gehabt zu haben.

In Hamburg waren zu Anfang des 17. Jahrhunderts die früher getrennten Postexpeditionen zu einem Postamt vereint worden, dessen erster Postmeister Balthasar Lange war, der in Hamburg auch gleichzeitig seit 1625 als dänischer Postmeister fungierte. Als aber unter seinem Nachfolger Dietrich Gerbrand einige Unregelmäßigkeiten vorkamen und auch inzwischen Braunschweig-Lüneburg, Mecklenburg und der Kaiser (seit

*) Stephan, a. a. O. S. 77.

**) Ich folge hier Olsen: Dat danske Posivaesen . . . . . (deutsche Besprechung in L'Union postale, Bern 1890 XV e Volume No. 1, S. 12 ff.)

1615) in Hamburg ihr eigenes Postkontor hatten, fühlte sich auch Dänemark veranlaßt, dort eine eigene Verkehrsanstalt zu eröffnen. Am 12. Juni 1649 ernannte Friedrich III. Ewald Reimers zum kgl. dänischen Postmeister in Hamburg. Reimers versah seinen Dienst unter Oberaufsicht der verantwortlichen dänischen Kommissare, des genannten Berns und Leonhard Marselis in einem Keller des Schauenburger Hofes, der als Postkontor diente und äußerlich durch das dänische Wappen, einen in Stein gehauenen Elephanten, gekennzeichnet war*). Unter Leitung dieser beiden dänischen Kommissare nahm das dänische Postwesen in Hamburg eine sehr günstige Entwicklung, und wir gehen wohl kaum fehl in der Annahme, daß Paul Klingenberg es gewesen ist, der hier die leitende und führende Persönlichkeit war. In den Jahren 1651/52 unternahm Klingenberg weite Reisen nach Deutschland, Holland, England, Frankreich und Italien, auf denen er besonders die Postanlagen dieser Staaten studierte. Nach Hamburg zurückgekehrt, wandte er sich nach Kopenhagen, trat in dänische Dienste und wurde dann am 16. Juli 1653 für dreißig Jahre mit dem Amte des Generalpostmeisters belehnt, dank seiner umfassenden Kenntnisse auf postalischem Gebiete und der von ihm gemachten Besserungsvorschläge, die sich besonders auf eine finanziell günstige Gestaltung der Post bezogen. — Auf die durch ihn erfolgte Reorganisation der dänischen Post näher einzugehen, würde zu weit führen.

Einen gewaltigen Aufschwung nahm infolge der bedeutenden Verbesserung der Postverbindung zwischen Kopenhagen und Hamburg und infolge Einrichtung einer solchen nach Lübeck, wovon weiter unten die Rede sein wird, die dänische Presse**). Vor allem die sogenannten „Neuigkeitsblätter", eine Art von Flugblättern, erschienen um diese Zeit, besonders während des ersten nordischen Krieges (1657—1660), in immer größerer Anzahl. Im Gegensatz zu früher wurden „Neuigkeitsblätter" in deutscher Sprache zahlreicher, während die in dänischer immer mehr zurücktraten. Für das Jahr 1659 sind 40 in dänischer und 150 in deutscher Sprache erhalten. Diese

*) Vgl. Olsen: Dat danske Postvaesen . . . . . , a. a. O. S. 43 f. und Matthias, a. a. O. S. 208 f.

**) Vgl. Stolpe: Dagspressen i Danmark . . . . . 1. Bd. S. 186 ff. Den Hinweis auf dies höchst interressante vierbändige Werk, das das dänische Pressewesen von den Anfängen bis 1750 behandelt, verdanke ich Herrn Prof. Dr. Magon, der auch so liebenswürdig war, mir die in Frage kommenden Stellen zu übersetzen. Auch an dieser Stelle möchte ich ihm dafür meinen besten Dank aussprechen.

Flugblätter wurden fast ausschließlich in den norddeutschen Seestädten, vor allem in Hamburg und Lübeck gedruckt. Ein aus dem Jahre 1658 erhaltenes „Neuigkeitsblatt“ trägt den Titel „Extract-Schreibens aus Lübeck vom 27. September Anno 1658“ (4 Bl., 4to, u. St.). Die von einem eingewanderten Deutschen, Peter Hake, in Kopenhagen herausgegebene und gedruckte „Wochentliche Zeitung“ 1657—1659 ist inhaltlich ganz von hamburgischen Blättern abhängig. Eine auf uns gekommene „Allerneueste Postzeitung“ vom 1. März 1661 enthält fast ausschließlich Korrespondenzen aus Lübeck. Nr. 18 der „Europäischen wochentlichen Zeitung“ von 1660 mit Korrespondenzen aus der Travestadt trägt ein Ornament mit den verschlungenen Buchstaben V. S. B. Stolpe sieht darin die Abkürzung: Valentin Schmalherz Buchdrucker, den Namen eines von 1629—1666 diesen Beruf ausübenden Lübeckers, so daß wir also Lübeck als Druckort anzunehmen haben. In den 60er Jahren des 17. Jahrhunderts erschienen in Kopenhagen die Zeitungen zumeist in deutscher Sprache im direkten Anschluß an die aus Hamburg kommende Post, und ihr Inhalt ging ganz auf Hamburger Zeitungen, vor allem auf Greflingers „Nordischen Mercurius“ zurück. Diese Entwicklung der dänischen Presse, etwa von 1655 bis 1670, für die die Neuordnung des dänischen Postwesens durch Klingenberg die Grundlage und Vorbedingung war, charakterisiert Stolpe treffend folgendermaßen: „Innerhalb eines Zeitraums von etwa einem Dutzend Jahren war ein großer Umschwung in der dänischen Neuigkeitsliteratur vor sich gegangen. Von der Formlosigkeit der Neuigkeitsblätter war man zu regelrechten Zeitungen gekommen, von Neuigkeitsblättern mit inländischen Neuigkeiten war man über Uebergangsblätter von gemischtem Inhalt zu Zeitungen mit ausländischen Nachrichten gekommen und von Neuigkeitsblättern in überwiegend dänischer Sprache über Neuigkeitsblätter in überwiegend deutscher Sprache zu Zeitungen in deutscher Sprache, vom Flugblatt zum Avis.“

So hat also der Deutsche Paul Klingenberg das dänische Postwesen neu begründet und dadurch gleichzeitig der deutschen Presse und damit der deutschen Kultur in Dänemark größere Verbreitung und Geltung verschafft, die allerdings der dänische Absolutismus mit seiner Zensur und die nach französischem Muster aufkommenden Hofzeitungen (in deutscher Sprache) bald einschränkten, ohne aber die Abhängigkeit Dänemarks von Deutschland auf diesem Gebiete gänzlich beseitigen zu können.

Paul Klingenberg soll auch die erste postalische Verbindung zwischen Dänemark und Lübeck hergestellt haben, und zwar im Jahre 1650, als er noch Postmeister in Hamburg war, wie eine Zeugenaussage berichtet*). Er ließ die aus Dänemark kommenden, für Lübeck bestimmten Briefe von Hamburg aus in einem Paket, später in einem kleinen Felleisen, durch einen dänischen Boten, oft auch durch einen „eigenen Expressen zu Pferde", an den Königl. dänischen Faktor in Lübeck, Hinrich Wörger (Würge), senden, der die Austeilung der Briefe durch seine Leute besorgen ließ**). Als der lübische Postmeister im Schütting Hinrich Brüningk (Bruning) davon erfuhr, beschwerte er sich bei Wörger und Klingenberg mit dem Erfolge, daß in Zukunft Wörger das Briefpaket an ihn zur Distribution ablieferte.

Der Generalpostmeister Klingenberg übertrug dann nach einigen Jahren Brüningk die dänische Post; diese wurde in Zukunft wie die anderen Posten im Schütting verwaltet. Auch nahm die Post ihren Kurs nicht mehr von Hamburg aus nach Lübeck, sondern die Travestadt stand durch eigenen Fußboten mit Rendsburg in Verbindung, wo die Briefe aus Lübeck an die zweimal wöchentlich reitende Post zwischen Hamburg und Kopenhagen übergehen bzw. aus dieser Post nach Lübeck mitgenommen wurden. Einige Jahre nach Regulierung der dänischen Post (etwa 1660) wurde der dänische Postmeister in Kiel angewiesen, zwecks schnellerer Beförderung der Korrespondenz eine reitende Post von dort nach Lübeck anzulegen und zwar bis Corau oder Hasseldorf, wo die Uebergabe des Felleisens an den Schüttingsboten stattfinden sollte. Die Beförderung geschah auf dänische Kosten, und der lübische Botenmeister wurde von seiten Dänemarks als kgl. dänischer Postmeister tituliert und durch eine jährliche Pauschalsumme für seine Dienste entschädigt. — Das Porto war in der damaligen Zeit außerordentlich hoch; so kostete z. B. ein einfacher Brief von Lübeck nach

*) Als Quelle dient eine eidliche Aussage, die der Lübecker Bote aus Wismar Jochim Brügens, am 4. Februar 1697 vor der Gerichtsstube zu Lübeck tat. (Staatsarchiv Lübeck: Senatsakten, Abt. Postwesen, Vol. 3. Bl. 135/36). Es ist aber sehr unwahrscheinlich, daß Klingenberg, wie Brügens aussagt, dänischer Postmeister in Hamburg war, da Olsen nichts davon berichtet und von 1649—1680 Ewald Reimers dieses Amt bekleidete. Daß aber von Klingenberg die Anregung zu einer dänischen Verbindung nach Lübeck ausging, ist kaum zu bezweifeln.

**) Eine im Rigsarkivet Kobenhavn befindliche Species facti spricht nur von einer reitenden Post, die 1650 angelegt wurde. (Geh. Ark. Geg. 82 E, 43 a, Nr. 101.)

Kopenhagen 14 Schilling. Der Absender pflegte gewöhnlich das Porto bis zur ersten Station und der Empfänger den Rest zu bezahlen. Es gab aber auch andere Möglichkeiten, das Porto zu begleichen; den Wünschen des korrespondierenden Publikums kam man hier weitgehendst entgegen.

Während des ersten nordischen (schwedisch-polnischen) Krieges in der Zeit von 1657—1660 wurden sämtliche dänischen reitenden Posten in Schleswig-Holstein aufgehoben und wie ein Patent Friedrichs III. vom 1. Dezember 1657*) anordnet, wurde die zur Zeit über Fehmarn von Rödby in Laaland nach Lübeck „und wiederumb zurück anher (Odensee) oder an weß Ortts Wihr unns mit unserem Hoffstatt befinden“ zur Briefbeförderung benutzt. Gleichzeitig befahl das Patent den Behörden, dieser Post und ihrem Postmeister Everdt Wymeyer in jeder Weise entgegenzukommen und für schleunige Beförderung Sorge zu tragen. Es handelt sich hier um die fahrende Post von Kopenhagen über Assens und Aarösund, die während der Kriegswirren ihre Route auf Lübeck und nicht wie gewöhnlich auf Hamburg nahm. Außer diesem kgl. Patent ist über diese Fahrpost nichts in den Archiven vorhanden. Nach Beendigung des Krieges ist dann die reitende Post zwischen Kiel und Lübeck über Neumünster wieder aufgenommen worden. Es trat jedoch bald eine nicht unbedeutende Aenderung ein. Der Postmeister in Kiel und Brüningk konnten sich über den Beförderungspreis des Felleisens nicht einigen, da sich Hasseldorfer Bauern erboten, das Felleisen bedeutend billiger zu befördern als der Schüttingsbote. Der Kieler Postmeister mietete sich daher einen Bauern aus Hasselsdorf, der als dänischer Postillon zweimal wöchentlich das Felleisen von Kiel nach Lübeck in den Schütting brachte. So hatte Lübeck aus Sparsamkeitsrücksichten auf seinen eigenen Boten verzichtet. In einem Memorial (o. D.) der Schonenfahrer an den Rat findet sich jedoch ein anderer Grund angegeben: Das kaiserlich thurn und taxische Postamt habe danach gestrebt, — was auch seine Richtigkeit hat**) — die Post nach Neumünster in seine Verwaltung zu nehmen, und da seien ihm die Dänen aus Gründen der Sicherheit für ihre Korrespondenz zuvorgekommen. Ob Dänemark wirklich deshalb seinen Postillon in Zukunft bis Lübeck reiten ließ, oder ob die Schonenfahrer den Dänen ein solches Motiv nur unterschoben, um den Rat möglichst gegen die kaiserliche Post einzunehmen,

*) Rigsarkived Kobenhavn T. K. Registr. 1657, fol. 179 a.

**) Vgl. Teubner: Lübecker Postverhältnisse um die Wende des 17. Jahrhunderts, a. a. O. S. 4.

läßt sich schwer entscheiden. Nach dem Tode des lübischen Postmeisters Brüningk muß Dänemark die Absicht gehabt haben, die Expedition der dänischen Post dem Schütting wieder zu entziehen, denn der Nachfolger Brüningks, der Postmeister Hinrich Bremer, erhielt die Verwaltung der dänischen Post von Klingenberg erst nach längeren inständigen Bitten und unter Berufung auf ihre alte Freundschaft übertragen. Lübeck ist also die Verwaltung der dänischen Post keineswegs gesichert. — Im Jahre 1686 versuchte ein gewisser Roßbach, auf eine kgl. Order gestützt, in Lübeck ein eigenes dänisches Postamt zu eröffnen und dort als dänischer Postmeister zu fungieren. Sein Vorhaben scheiterte aber an dem entschiedenen Widerstande des Rates. Ebenso schlug auch 1694 der Versuch des Stadtpostschreibers Johann Georg Ziege, die dänische Post dem dortigen dänischen Residenten Michael Wagner zu unterstellen, fehl. Ziege mußte sein Vorhaben sogar mit dem Verluste seines Amtes büßen. Er wußte sich aber zu rächen. Auf seine sicherlich übertriebenen, aber in Kopenhagen höchst willkommenen Berichte hin über Unregelmäßigkeiten beim lübischen Postamt, die zur Absetzung des vorigen Postmeisters (Bremer?) geführt hatten, sah sich der dänische Postdirektor Moth gezwungen, mit der Verwaltung der dänischen Post in Lübeck eine Veränderung vorzunehmen. Hierzu kam noch, daß der betreffende Postmeister den Anordnungen Klingenbergs keine Folge geleistet und bei seinen Vorgesetzten den Anschein erweckt hatte, als wolle er sich von Dänemark gänzlich unabhängig machen. Moth wies daher im Dezember 1696 den damaligen Postmeister Marten Bolth an, ab 1. Januar 1697 von einer ferneren Verwaltung der dänischen Post abzusehen, da von diesem Zeitpunkt an die Expedition dieser Post im Hause des dänischen Residenten Wagner stattfände. Die Leitung des dänischen Postamts übernahm Ziege unter Oberaufsicht des Residenten. Lübeck dachte natürlich nicht daran, Dänemarks Wunsch zu willfahren und lehnte die Neuerung auf das entschiedenste ab, denn als unmittelbarer Reichsstand war die Hansestadt im Besitz des Postregals und konnte keine fremden Postanstalten in ihrem Territorium gestatten. Würde es Dänemark ein eigenes Postamt zugestehen, so würden die anderen benachbarten Reichsstände ein gleiches Recht verlangen, auch würde der Kaiser protestieren und sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen, sein Universalpostregal zur Geltung zu bringen. Große Verkehrsverwirrung würde die Folge sein, und das „noch übrige wenige Commercium

würde noch mehr leiden"*). Diesem seinem Standpunkt blieb Lübeck auch in der Praxis treu. Als am 1. Januar 1697 der dänische Postillon am Holstentore erschien, wurde er angehalten, durchsucht, und da er sein Felleisen in das Haus des dänischen Residenten bringen wollte, unter militärischer Bewachung zum Schütting geführt und dort festgehalten. Auch von Wagner ausgesandte Postboten, die vor dem Tore die Felleisen mit dem dänischen Postillon austauschen sollten, wurden verhaftet. Auch seine Diener waren, wie er an den König berichtete, den größten Belästigungen von seiten der lübischen Bürger ausgesetzt und Wagner selbst hiergegen völlig machtlos. Die ohne vorherige Warnung erfolgte Verhaftung seines Postillons, der nach dem Völkerrecht unverletzlich war, konnte Dänemark natürlich nicht so hinnehmen, ebensowenig die Beschlagnahme seines, wie Wagner behauptete, mit kgl. Siegel verschenen Felleisens und die Belästigung der Diener seines Gesandten. Der Postritt Kiel-Lübeck wurde daher von Dänemark vorläufig eingestellt, und ein Mandat Christians V. vom 16. Januar 1697 ordnete die Beschlagnahme der in dänischen Landen und Gewässern befindlichen lübischen Güter und Schiffe an. Vier Tage darauf ließ der König durch den Segeberger Amtmann Rheder den Senat wissen, daß er außerdem die Besetzung der lübischen Dörfer befohlen habe und folgende Forderungen an den Rat stelle: 1. Bestrafung der Schuldigen, 2. Entschuldigung der Stadt beim Residenten Wagner, 3. Entsendung einer Deputation an den König nach Kopenhagen, um Abbitte zu leisten**). Sobald dies erfüllt sei, würde die Aufhebung der Beschlagnahme und der Besatzung erfolgen. Weigere sich Lübeck, seinen Wünschen nachzukommen, so sehe er sich zu noch schärferen Maßnahmen gezwungen. Lübeck befand sich natürlich hierdurch in äußerst bedrängter Lage. Besonders die Besatzung in den Dörfern, die schon so schwer während der Durchzüge im ersten nordischen Kriege gelitten hatten, wurde als sehr hart empfunden und verursachte tägliche Kosten von 100 Reichstalern. Ebenso litt der Handel, „so die Seele der Stadt ist", gewaltig unter der Beschlagnahme. Kopenhagen dagegen war die Handelssperre nicht unerwünscht, klagte es doch immer, mit lübischer Ware überschwemmt zu werden; nur die flandrischen Produkte, die über Lübeck ihren Weg dorthin nahmen, vermißte es. Anders stand es mit Jüdland und

---

*) Brief des lübischen Rats an den dänischen König vom 6. 1. 1697.

**) Eine Abtretung der freistädtischen Landgüter, wie Teubner (Lüb. Postverh. im 18. Jahrh. a. a. O. S. 194) behauptet, wurde dänischerseits nicht gefordert.

Falster, deren Butter- und Fischexport jetzt gewaltige Einbuße erlitt.

Ende Januar entschloß sich der Rat, den Sekretär Daniel Müller nach Kopenhagen zu senden, der dort gemeinsam mit dem lübischen Gesandten Dr. Geriken seine Heimatsstadt von dem dänischen Drucke befreien und die postalischen Beziehungen unter Wahrung aller Rechte Lübecks wiederherstellen sollte. Der Rat bat gleichzeitig den Kaiser und alle Mitglieder des niedersächsischen Kreises, ihre diplomatischen Vertreter in Kopenhagen anzuweisen, den lübischen Gesandten tatkräftig zu unterstützen. Unter den größten Schwierigkeiten, nur von dem kaiserlichen und brandenburgischen Gesandten unterstützt, gelang es Müller und Geriken, die dänischen Minister von den falschen Angaben Wagners zu überzeugen und ihnen die Unmöglichkeiten eines dänischen Postamtes in Lübeck klar zu machen. Der König war schließlich bereit, Lübeck die Bestrafung der Schuldigen zu überlassen und von einer Entschuldigung bei seinem Residenten abzusehen, aber nicht von einer solchen bei ihm selbst. Aber sich zu dieser letzteren herbeizulassen, war die stolze Hansestadt nicht bereit, sodaß Christian V. den Abgeordneten am 3. April ein Ultimatum stellte. So mußte Lübeck, um eine Sperrung seines Hafens und einen Krieg zu vermeiden, die Excuse beim Könige tun.

Durch die darauf folgende Aufhebung der Beschlagnahme — die Besatzung war schon auf Grund eines kaiserlichen Rescriptes am 2. April zurückgezogen worden — waren die politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Dänemark und Lübeck wiederhergestellt. Eine Wiederaufnahme der postalischen sollte bald folgen. Es waren jedoch vorher noch einige nicht geringe Schwierigkeiten zu überwinden. Dänemark wünschte Sicherheit für seine Korrespondenz und für seine Posteinnahmen in Lübeck, wenn es sich auch schon mit dem Verzicht auf ein eigenes Posthaus abgefunden hatte. Einen festen Vertrag mit Lübeck hielten die dänischen Unterhändler für selbstverständlich, ja ihre Forderungen gingen noch weiter: Dänemark wollte seine Post durch einen besonderen dänischen Beamten im Schütting verwalten lassen. Lübeck lehnte dieses Ansinnen aber strikte ab, ebenso eine eidliche Verpflichtung seines Botenmeisters beim dänischen Postamt in Kopenhagen. Die Travestadt hätte dagegen, um allen zukünftigen Konflikten aus dem Wege zu gehen, gerne den Zustand wiedergesehen, wie er vor 1660 bestand, daß nämlich die Post ganz durch den Schütting expediert würde, indem ein städtischer Postillon die dänischen Briefe wenigstens auf einige Meilen

beförderte. Aber nach dem Vorgefallenen war daran nicht zu denken. Nach langem Hin und Her kam endlich am 17. Mai ein Kompromiß zustande, die erste lübisch-dänische Postkonvention*). Hierin versprach der König, daß die zurückliegenden Ereignisse und darauf folgenden Verhandlungen dem lübischen Postregal und seiner Reichsunmittelbarkeit nicht schaden sollten. Die Expedition und Beförderung der dänischen Post erfolgte wie früher. Veränderungen beim Stadtpostamt waren in Kopenhagen rechtzeitig anzuzeigen. Der lübische Postmeister war von dem Rate auf seine Pflichten Dänemark gegenüber besonders aufmerksam zu machen und erhielt von der Postdirektion in Kopenhagen eine Instruktion über die Art der Verwaltung der dänischen Post in Lübeck. So hatte die Hansestadt ihr Postregal wiederhergestellt und ihre bisher immer unsicheren postalischen Beziehungen zu ihrem nordischen Nachbar für die Zukunft auf vertraglicher Basis geregelt. Die Doppelstellung, die der lübische Postmeister einerseits als Verwalter der Stadtpost und andererseits der dänischen Post einnahm, ließ natürlich bei eventuellen Interessengegensätzen die Möglichkeit von schwerwiegenden Auseinandersetzungen bestehen, umso eher, als Dänemark diesen Botenmeister auch als seinen Beamten betrachtete und sich nicht scheute, dies wie bisher in der Titulation zum Ausdruck zu bringen.

Bei diesem lübisch-dänischen Postkonflikt des Jahres 1697 glaubte das kaiserlich thurn und taxissche Postamt in Lübeck den lachenden Dritten spielen zu können**). Aber leider waren alle Bemühungen seines äußerst rührigen Postmeisters Engelking, die dänische Post durch das taxische Postamt besorgen zu lassen, vergebens. Seine Vorstellungen bei dem Reichserbgeneralpostmeister bewirkten jedoch so viel, daß dieser den Kaiser Leopold I. zu einem Pönalmandat unter dem 8. VIII. 1697 gegen die Stadt Lübeck veranlaßte, in dem der Reichsstadt bei einer Strafe von 50 Mark löthigen Goldes verboten wurde, mit auswärtigen Mächten oder benachbarten Reichsständen ohne Mitwissen des Kaisers wegen des städtischen Post- und Botenwesens Vereinbarungen zu treffen und eine Einrichtung fremder Verkehrsanstalten zuzulassen***) ****). (Ein

*) Wortlaut der Konvention Anhang S. 79.

**) Vgl. Teubner: Lübecker Postverhältnisse im 18. Jahrh. a. a. O. S. 194 f.

***) Wortlaut des Mandats Anhang Seite 81.

****) Teubners Ansicht (Lübecker Postverhältnisse im 18. Jahrhundert, a. a. O. S. 195), Dänemark habe 1697 auf Grund dieses Mandates auf seine Pläne verzichten müssen, ist irrig. Dänemark verzichtete durch den Vertrag vom 17. Mai und das Mandat wurde erst am 3. August 1697 erlassen.

solches Mandat war Lübeck natürlich höchst willkommen und diente ihm für die Zukunft als sicherste Grundlage zur Erhaltung seines Postregals und dazu, alle Versuche der benachbarten Territorien, Postbefugnisse in der Hansestadt zu erlangen, auf das entschiedenste zurückzuweisen.

Die Ereigisse des Jahres 1697 führten aber in der Hansestadt selbst noch zu weniger erfreulichen innerpolitischen Auseinandersetzungen. Der Poststreit mit Dänemark hatte den Schonenfahrern 10—12 000 Rtr. gekostet, und diese Summe war ihnen auf Anordnung des Rats aus der Stadtkasse überwiesen worden. Infolge dieser besonderen Ausgabe konnte das Budget nicht eingehalten werden, und der Rat sah sich genötigt, um das Militär besolden zu können, die Bürgerschaft mit einer außergewöhnlichen Kontribution zu belegen. Hiergegen protestierten am 2. August 1698 die Kaufleutekompagnie, die Gewandschneider und die Krämerkompagnie, die immer schon das Postprivileg den Schonenfahrern gern entzogen hätten*) und forderten, daß letztere, da sie den Nutzen aus der Postverwaltung genössen, auch gegebenenfalls den Schaden zu tragen hätten. Da die gesamte Bürgerschaft jetzt für die Ausgaben einstehen sollte, ging die Forderung der drei genannten Kompagnien dahin, daß in Zukunft die Schonenfahrer zu Gunsten der Stadtkasse auf die Verwaltung der Post verzichten sollten, falls sie nicht gewillt seien, die entstandenen Kosten von 10—12 000 Rtr. nach und nach aus den Ueberschüssen ihrer Posteinkünfte zu ersetzen. Durch die Drohung, die Angelegenheit dem kaiserlichen Reichshofrat zu unterbreiten, wollten sie ihren Forderungen noch besonderen Nachdruck verleihen. Die Schonenfahrer weigerten sich natürlich, die Summe zu bezahlen, da sie an dem Postkonflikt mit Dänemark unschuldig seien und wollten es auf eine obergerichtliche Entscheidung ankommen lassen.

3. Die postalischen Beziehungen Lübecks zu Schleswig-Holstein-Gottorp und dem Bistum Lübeck-Eutin.

Schon kurze Zeit nach Regelung der postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark traten Ereignisse ein, die die Atmosphäre zwischen den beiden Postverwaltungen

*) Vgl. Baasch, a. a. O. S. 287.

trüben sollten. Der dänischen Post war nämlich ein Konkurrent entstanden in der Holstein-Gottorpschen. Die Postverbindung zwischen der Travestadt und den gottorpschen Teil von Schleswig-Holstein waren nicht ganz so alt, wie die mit Dänemark. Aber schon für das Jahr 1655 ist ein einigermaßen regelmäßiger privater Fuhrwerkverkehr zwischen Kiel und Lübeck nachweisbar. Aus dem Jahre 1685 ist folgender Fahrplan einer zweimal wöchentlich fahrenden Post zwischen Lübeck und Schleswig, der Hauptstadt im gottorpschen Gebiete, erhalten:

1^{00}	Dienstag u	Freitag	↑	an	Lübeck	ab	↓	Dienstag u.	Freitag	10^{00}
8^{00}	" "	"		ab	Eyden	ab		" "	"	3^{00}
$6^{\underline{00}}$	Montag "	Donnerst.		"	Ploen	"		" "	"	$6^{\underline{00}}$
1^{00}	" "	"		"	Kiel	"		Mittwoch "	Sonnabd.	$10^{\underline{00}}$
6^{00}	" "	"		ab	Schleswig	an		" "	"	6^{00}

Zwischen diese zweimal wöchentlich verkehrende Fahrpost legte der Herzog Johann Adolf von Holstein-Gottorp-Ploen, wie ein von ihm erlassenes Patent vom 25. Januar 1686 ankündet, noch einen einmal wöchentlich zwischen seiner Residenz Ploen und Lübeck fahrenden Postwagen ein. Ob zu dieser Verbindung ein Bedürfnis vorhanden war, oder ob der Dux ploenensis diesen Wagen nur fahren ließ, um es seinem zu Gottorp residierenden Vetter gleich zu tun, läßt sich schwerlich entscheiden, da außer dem genannten Patent über diese Post nichts erhalten ist.

Im Juli des Jahres 1692 richtete der Herzog Christian Albrecht, der Gründer der Universität Kiel, eine zweimal wöchentlich reitende Post „zur Bequemlichkeit der Commercia" zwischen Lübeck und Schleswig ein. Diese Post stand unter Leitung des Postmeisters Franz Jochim Miles (Mellis) und wurde in Lübeck durch den Stadtpostmeister im Schütting, z. Z. Marten Both, besorgt. Dies neu eröffnete holsteinische Konkurrenzunternehmen veranlaßte den dänischen Postdirektor Moth zu einer Beschwerde bei den Schonenfahrern, dahingehend, daß der lübische Postmeister die dänischen Interessen schädige, wenn er den holsteinischen Postdirektor (?) ersuche, ihm die Expedition eines holsteinischen Felleisens zu übertragen. Eine beigefügte Notiz besagt, Moth sei hierdurch veranlaßt worden, den erwähnten Ziege „dem lübschen Postmeister an die Seite zu setzen". Die dänische Ansicht, daß die Initiative zur Anlage der holsteinischen reitenden Post von Both ausgegangen sei, ist unrichtig. Wie es sich mit der Aufnahme Zieges als Postschreiber in den Schütting verhält, ist nicht festzustellen.

Die fahrende holsteinische Post hatte im Jahre 1695 sogar ihr eigenes, mit herzoglichem Wappenschild versehenes Postkontor in dem Tappendörferschen Hause in der Mengstraße, ganz in der Nähe des Schüttings, unter Leitung von Konrad Rodenburg. Da diese Post auch Briefe zum Schaden der holsteinischen reitenden beförderte, verbot der Senat am 21. August Rodenburg das Einsammeln und Austeilen von Briefen, da dies allein dem Postmeister im Schütting zukomme. Als am 1. Jan. 1697 der Konflikt mit Dänemark ausbrach, war es die erste Tat des Rats, gleich am 2. Jan. Rodenburg den gesamten Betrieb bei einer Geldstrafe von 50 RM. zu untersagen, damit ja Dänemark nicht unter Berufung auf die Existenz eines holsteinischen Postamtes in Lübeck auch das gleiche Recht für sich fordere und auch noch damit seine neuen Absichten begründe. Allem Anschein nach hatte aber die Postdirektion in Kopenhagen von dem Rodenburgischen Postkontor nichts gewußt.

Der holsteinische Postmeister Miles war seiner Aufgabe nicht gewachsen und um das holsteinische Postwesen stand es sehr übel. Miles wurde daher abgesetzt und am 23. Februar 1695 wurde Magnus von Wedderkop auf Segarden, geheimer Rat und Amtsmann zu Tremsbüttel, Kanonikus der Lübecker Domkirche, auf Lebenszeit und erblich das Amt eines Oberpostmeisters von Herzog Friedrich übertragen*). Wedderkop verstand es nun, das holsteinische Postwesen, ähnlich wie Klingenberg das dänische, in Kürze durch eine eingehende Reform und Neuorganisation zu heben. Er konnte in jeder Beziehung frei schalten und walten, führte den gesamten Postbetrieb auf seine Rechnung und durfte so jeglichen finanziellen Gewinn für sich einstecken. Die seit 1692 bestehende reitende holsteinische Post von Lübeck über Kiel nach Schleswig wurde jetzt wegen ihrer Pünktlichkeit und der raschen Beförderung mehr als früher benutzt, sodaß sich Dänemark im Juni 1697 zu Klagen veranlaßt sah, zumal auch Briefe nach Dänemark und die dänischen Gebiete Schleswig-Holsteins mit der fürstlichen Post befördert wurden. Auf die Wünsche Dänemarks, alle Briefe nach Holstein nur mit der dänischen Post zu befördern, konnte sich Lübeck natürlich nicht einlassen. Der Postmeister im Schütting verfuhr vielmehr folgendermaßen: Alle nach Holstein gehende Korrespondenz kam ins fürstliche Felleisen und die noch nach Abgang des holsteinischen Postillons eintreffenden Briefe wurden dann mit der einige Stunden später abgehenden

*) Vergl. Hille, a. a. O. S. 303 ff.

dänischen Post befördert. Mit diesem Verfahren war Dänemark dann auch einverstanden.

Lübecks Bestreben ging nun in den folgenden Jahren dahin, möglichst feste Verträge mit der Leitung der holsteinischen Post abzuschließen. Schon im Februar des Jahres 1697 baten die Schonenfahrer Magnus von Wedderkop, den holsteinischen Postmeister in Kiel nach Lübeck zu senden, zwecks vertraglicher Regelung, um Dänemark gegenüber wegen der Verbindung in die gottorpschen Lande etwas Festes in Händen zu haben. Erst fünf Jahre später sollte es aber zu definitiven Abmachungen kommen. Unter der Postverwaltung Dietrich Katers in Lübeck war nämlich die bisher durch einen städtischen Postillon beförderte Post ohne Wissen der Schonenfahrer durch einen eutinschen besorgt worden. Diese waren nun bemüht, die Neuerung wieder rückgängig zu machen, worauf sich Wedderkop aber nicht einlassen wollte. Auf Veranlassung des holsteinischen Postmeisters in Kiel sandten nun die Schonenfahrer im Februar 1702 Hieronimus Kater zu Wedderkop, um die Angelegenheit im Sinne Lübecks zu regeln. Kater gelang es dann auch, die Beförderung der Post durch einen städtischen Postillon durchzusetzen, besonders durch den Hinweis darauf, daß diese Art des Brieftransportes durch einen Neutralen sich in den ersten Jahren des zweiten nordischen Krieges 1700/1 für Holstein-Gottorp so äußerst günstig erwiesen habe. Die glänzende politische Lage Holstein-Gottorps nach dem Travendaler Frieden war natürlich für das sich jetzt so blühend entwickelnde holsteinische Postwesen bestimmend. Den endgültigen Vertrag schloß Magnus von Wedderkop persönlich mit dem Rate am 19. März 1702 ab:

Die Expedition aller Briefe zwischen Holstein und Lübeck fand demgemäß nur im lübischen Stadtposthause statt. Die Beförderung geschah durch einen lübischen Postillon bis zur ersten holsteinischen Poststation (damals Eutin). Lübeck versprach gründliche Besorgung. Wegen der Bezahlung des Stadtpostamtes sollte ein Vergleich geschlossen werden und alle übrigen Fragen in einem besonderen Rezeß nach Uebereinkunft mit dem holsteinischen Oberpostmeister in Hamburg, Heusch, geregelt werden. Dieser Vertrag ist dann am 10. August 1702 erweitert worden: Die holsteinische reitende Post ging Dienstags und Feitags um 4 Uhr ab. Der lübische Postmeister erhielt alles, was in Lübeck sowohl für ankommende als auch für abgehende Briefe an Porto einging in die lübische Postkasse, die dagegen als Entschädigung an den holsteinischen Postmeister in Kiel 100 Mark lübisch jährlich zahlte.

Dieser vertraglichen Ordnung der reitenden Post sollte bald die Anlage einer Personen-Fahrpost folgen. Am 11. Dezember 1703 erließ Hedwig Sophie, Herzogin von Holstein, und Christian August, der Koadjutor des Bistums Lübeck, in Vormundschaft des noch unmündigen Herzogs Karl Friedrich, — Herzog Friedrich war am 12. Juli 1702 in der Schlacht bei Clissow gefallen — eine Verfügung über die Einrichtung einer kombinierten schleswig-holsteinischen — fürstbischöflich — eutinschen fahrenden Post zwischen Lübeck und Kiel über Eutin. Diese Post fuhr Dienstags und Freitags um 10 Uhr aus Lübeck bezw. Kiel und kam Mittwoch bezw. Sonnabend vormittags 10 Uhr an ihrem Bestimmungsort an. Die Leitung hatte Johan Daniel Wolf in Lübeck; betrieben wurde die Post durch die Aelter- und Fuhrleute in Kiel. Der mit 4 Pferden bespannte und mit fürstlichem Wappenschild versehene Wagen konnte bequem 8 Personen befördern; statt des großen Postwagens fuhren auch wohl 2 kleinere. An den Posttagen wurde ein gewisser Postzwang im beschränkten Maße durchgeführt, es war nämlich Privatfuhrwerken der Verkehr nur dann gestattet, wenn der fürstliche Postwagen schon besetzt war. Ein Verstoß gegen diese Bestimmung wurde mit 10 Rtl. Strafe geahndet. In Kiel hatte der Reisende Sonnabends Anschluß nach Eckernförde und Schleswig mit dem Hamburger Postwagen. Der Beförderungspreis Lübeck-Kiel betrug 1 Rth. 24 S., wovon 32 S. in Lübeck und 40 S. in Kiel bezahlt wurden.

Lange sollte sich diese Post ihres ungestörten Betriebes nicht erfreuen. Der Rat sah die Expedition dieser „ausländischen Post“ im Hause eines lübischen Bürgers als einen Verstoß gegen sein Postregal an und verbot Wolf durch die Herren der Wette am 31. Dezember den Betrieb solange, bis mit dem Fürsten ein Vertrag geschlossen sei. Der Rat wünschte, daß die Post bis Eutin von Lübecker Fuhrleuten betrieben und unter die Leitung des Schonenfahrer Schüttings komme. Auf Klagen des Rates bei Christian August dieserhalb und wegen Verhaftung von lübischen Fuhrleuten, die an Posttagen gefahren waren, verwies dieser ihn an den Geheimrat von Wedderkop. Trotz Verbotes betrieb Wolf eifrigst seine Post und beförderte sogar Briefe auf seiner Route zum großen Schaden der reitenden holsteinischen und dänischen Post 50 Prozent billiger. Erneute Proteste des Rates unter Hinweis auf das kaiserliche Pönalmandat vom 3. August 1697 gegen das „Wolffsche-holsteinische Postkontoir“ fruchteten nichts. Schließlich im Juli 1704 gestattete die Wette Wolf den Betrieb mit Kieler Fuhrleuten, da die Lübecker keinen besonderen

Wert mehr darauf legten, verbot jedoch dem Postillon, auf lübischem Gebiet fürstliche Livree zu tragen und ein Posthorn zu führen. Am 29. Aug. 1704 kam dann ein Reglement zwischen dem Rate und Wedderkop zustande, worin bestimmt wurde, daß der Postwagen in Zukunft auf Senatsanordnung von Lübeck bis Eutin fahren sollte. Hier traf er dann den fürstlich holsteinischen, in den die Reisenden umsteigen mußten. Wolf behielt die gemeinsame Leitung. Eine dem Reglement entsprechende Postordnung wurde erlassen*), die im wesentlichen der 1703 holsteinischerseits erlassenen Verfügung entsprach. Diese Personenfahrpost ist insofern von besonderer Bedeutung, als es die erste regelmäßige reichsstädtische Verbindung für Reisende von Lübeck nach Holstein und weiter war, und ferner, da sie außerhalb der eigentlichen Stadtpostverwaltung, dem Schonenfahrer Schütting, von einem Privatmann, Daniel Wolf, aus seinem Hause expediert wurde. Dieses staatlich konzessionierte Privatunternehmen hatte insofern seine Schattenseiten, als Wolf einen strengen Postzwang ausübte und, um möglichst hohen Gewinn bei seinem Unternehmen herauszuschlagen, bemüht war, jeglichen Privatverkehr zu unterbinden oder dadurch an sich zu ziehen, daß er die Beförderung von Reisenden durch Private nur gegen Zahlung von 8 S. pro Person gestattete. Hiergegen und gegen das abgeschlossene Reglement protestierten die bürgerlichen Kollegien der Hansestadt, und ihre Forderungen gingen auf gänzliche Freiheit des Verkehrs nach Holstein, die sie dann auch, abgesehen von den Posttagen, durchsetzten. Im Jahre 1705 wurde Daniel Wolf die Konzession wegen Reibereien mit Kieler Fuhrleuten entzogen, und im Laufe der folgenden Jahre ging mit dem Sturze Wedderkops 1708 diese Post ein.

Nach dem 1708 erfolgten Tode der Herzogin Hedwig Sophie war Christian August, seit 1705 Fürstbischof zu Lübeck, der Herr in Holstein, und Magnus von Wedderkop wurde auf Veranlassung des Grafen Görz 1709 in Tönning gefangen gesetzt. Zu seinem Nachfolger in der Leitung der holsteinischen und fürstbischöflichen Post wurde von Christian August, da sich kein Holsteiner finden ließ, der kgl. preußische und fürstlich braunschweigisch-wolffenbüttelsche Kommissar in Hamburg, Johann Christof Wolff, ernannt**), Wolff kam dann im Juni 1711 nach Lübeck zwecks Wiederaufnahme der fahrenden Post und Neuregelung der Verbindung zwischen Lübeck und Hol-

*) Siehe Anhang Seite 82.

**) Vergl. Hille, a. a. O. S. 307 f.

stein. Seine Wünsche gingen dahin, die reitende und fahrende gottorpsche Post in einem besonderen holsteinischen Postkontor zu vereinen, was aber der lübische Senat unter Berufung auf das kaiserliche Pönalmandat vom 3. August 1697 ganz entschieden ablehnte. Wolff war schließlich bereit, die reitende Post den Schonenfahrern zu lassen, forderte aber für die fahrende Post sogenannten Kommunionpostbetrieb, wie er zwischen Lübeck und Wismar und Lübeck und Lüneburg bestand*). Die diesbezüglichen Verhandlungen zerschlugen sich aber, da alle gottorpschen Gebiete Schleswig-Holsteins bei Wiederaufnahme des Krieges von Dänemark besetzt wurden.

Nach Wiederherstellung des Friedens nahm dann im März 1721 Wolff die Verhandlungen mit Lübeck wieder auf. Die festgesetzten Abmachungen wurden aber in letzter Minute vom Rate nicht gebilligt und Wolff die Anlage der projektierten Fahrpost verboten. Wolff wußte sich aber zu helfen. Anstatt der holsteinischen Post ließ er zwischen Eutin und Lübeck, wie auch schon in früheren Jahren bei Kriegsunruhen, einen sogenannten fürstbischöflichen Kammerwagen fahren und aus der „Schwarzen Krähe“ in der Marlesgrube expedieren. Als diese Post nun besonders florierte und auch zur Beförderung von Briefen verwandt wurde, hielt es der Senat doch für besser, mit dem Bischof deswegen in Unterhandlung zu treten, um diese Post unter die Stadtpostverwaltung zu bringen. Der Syndikus Schevius wurde nach Eutin gesandt und schloß daselbst am 8./16. August 1721 mit dem Bischof Christian August eine Convention über eine zweimal wöchentlich verkehrende Fahrpost zwischen Lübeck und Eutin ab; die Post fuhr Dienstags und Freitags mit lübischem Pollillon in bischöflicher Montur; ihre Expedition erfolgte durch den Stadtpostmeister im Schütting, der dafür den zwölften Teil aller Einnahmen und außerdem noch ein Gehalt von 100 Rth. jährlich erhielt. So hatte schließlich jede Verbindung zwischen Lübeck und Holstein-Gottorp, dessen Gebiet nach dem Ausgang des zweiten nordischen Krieges sehr verringert war, aufgehört, und an ihre Stelle war über die kombinierte schleswig-holsteinische-fürstbischöflich-eutinsche Post von 1703, 1721 nur noch die Verbindung zwischen der freien Reichsstadt und der Hauptstadt des Bistums Lübeck, Eutin, geblieben, die dann bis zum Jahre 1846 in der erwähnten Weise betrieben wurde, und über die, abgesehen von eifrigem Schmuggel und einem deswegen stattgefundenen Ueberfall der lübischen Knochenhauer auf einen

*) Siehe Seite 28, Anm. 1.

ihrer Postwagen im Jahre 1767, nichts zu berichten ist. Die holsteinische reitende Post zwischen Lübeck und Kiel blieb bis zur Uebernahme der gottorpschen Posten von seiten Dänemarks 1774 in der bisherigen Weise in Betrieb.

4. Der Streit um Albringk und der Postvertrag von 1723.

Die postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark waren, von einigen kleineren Reibereien abgesehen, in der Zeit von 1697—1713 die besten. Der Betrieb erfreute sich einer gewissen Regelmäßigkeit, und die Einnahmen stiegen trotz der holsteinischen Konkurrenz und der Wirren des zweiten nordischen Krieges. Leider sind wir über die genauen Einnahmen und Ausgaben für die Strecke Kiel-Lübeck nicht unterrichtet. In der Statistik von 1711 fehlen für diese Route die Angaben, und wir sind mit Olsen*) zu der Annahme berechtigt, daß die Post auf dieser Linie von dem Kieler Botenmeister auf eigene Rechnung betrieben wurde. Die auf Dänemark entfallenden Einnahmen und Ausgaben des lübischen Postamtes betrugen nach Olsen für die Zeit vom 25. September bis 31. Dezember 1711: E. 390 Rdl., 50 Sk.; A. 97 Rdl., 60 Sk.;**) für einen Zeitraum von 98 Tagen betrug demnach der an die dänische Postkasse abgeführte Reingewinn des lübischen Postamts 292 Rdl. 90 Sk.

Der Ausbruch der Pest in Hamburg 1713 und die daraufhin erfolgte Sperrung der Stadt für jeglichen Verkehr versetzte Lübeck in die angenehme Lage, für kurze Zeit bedeutend bessere postalische Verbindungen zu erhalten und seinen Handel zu heben. Sowohl Preußen***) wie Dänemark ließen ihre sogenannte Küchenpost während dieser Zeit nach Lübeck fahren. Die dänische wurde im September 1713 von dem Kieler Postmeister Schmidt auf Befehl des Generalpostdirektors von Platen eingerichtet, als ein Post- und Küchenwagen, der von Schleswig über Kiel „zur Einholung von allerhand Victualien vor die kgl. Hofküche und auch zur Beförderung von Reisenden und Paketen" fuhr. Das Ganze sollte eine Interimspost sein, solange Hamburg gesperrt war, und Friedrich IV. auf Gottorp

*) Olsen, Dat danske Postvaesen . . . ., a. a. O. S. 182.

**) ebenda, S. 197.

***) Vgl. Stephan, a. a. O. S. 161.

residierte. Trotz Proteste der Schonenfahrer beim Senat fuhr diese Post zweimal wöchentlich und beförderte zum Schaden der Stadtpost und der lübischen Fuhrleute Personen, Briefe, Pakete und Waren aller Art. Sie war ein voller Ersatz für die damals eingestellte holsteinische Fahrpost. Die Expedition erfolgte im „Güldenen Apfel“, in dem die Schonenfahrer schon das zukünftige dänische Posthaus sahen. Als dann aber Hamburg wieder freigegeben wurde, ließ Dänemark diese Post wieder, wie urspünglich, dorthin ihren Weg nehmen.

In Dänemark war das Postwesen, nachdem es 1685*) als Lehen in den Besitz der Familie Güldenlöwen gekommen war, 1711 wieder verstaatlicht und der gesamte Postbetrieb auf eine strenger geordneter Basis gestellt worden. So mußte u. a. auch jeder Postmeister sich eidlich dem Staate gegenüber verpflichten und Kaution stellen. Die dänische Postdirektion verlangte daher auch im Jahre 1711 von dem lübischen Stadtpostmeister, daß er eine Kaution von 600 Rth. leisten sollte und glaubte sich hierzu nach § 3 des Rezesses von 1697 berechtigt. Gleichzeitig klagte Dänemark gegen Lübeck, daß die Reichsstadt gegen § 2 des Rezesses verstoßen habe, da sie den Nachfolger des vor einigen Jahren verstorbenen Postmeisters Vienhagen, wie auch dessen Tod nicht nach Kopenhagen, wie vertraglich vereinbart, gemeldet, sodaß die Postdirektion einige Jahre mit einem Toten korrespondiert habe, ohne daß es die lübische Postverwaltung für nötig befunden, sie darauf aufmerksam zu machen. Die Angelegenheit fand ihre Aufklärung. Nach dem Tode Vienhagens hatte sein gleichnamiger Sohn die Postverwaltung in der Travestadt übernommen, was Lübeck allerdings Dänemark anzuzeigen versäumt hatte. Die Stellung einer Kaution lehnten die Schonenfahrer glatt ab, da sie ihres Erachtens gegen § 1 des Vertrages von 1697 verstieß. Durch Vermittlung des kaiserlichen Gesandten in Kopenhagen, Schmidt, gab sich die dänische Postdirektion schließlich zufrieden und versprach, dem neuen Postmeister Niklas Albringk eine Instruktion zu senden, die mit dem Vertrag von 1697 in Einklang zu bringen sei.

Im Mai 1718 erfolgten durch den Staatsrat Hanneken neue Beschwerden Dänemarks beim Rate über die Schonenfahrer. Dänemark forderte u. a. als wichtigstes: Eid, Kaution und für den Postmeister die Erlaubnis der Schonenfahrer, mit den dänischen Behörden selbständig korrespondieren und ihre Bekantmachungen veröffentlichen zu dürfen. Lübeck ver-

---

*) Nicht 1653, wie Sieblist: Das Postwesen, a. a. O. S. 13 behauptet.

hielt sich aber nach wie vor ablehnend und glaubte, den dänischen Forderungen nicht nachkommen zu können, ohne gegen den abgeschlossenen Vertrag und das kaiserliche Mandat vom 3. August 1697 zu verstoßen. Der neue Postmeister Albringk dachte darüber aber anders. Da er sich nicht bewährte und die ausländischen Posten, besonders die dänische, zum Nachteil der lübischen begünstigte, wurde ihm von den Schonenfahrern zu Johannis 1718 gekündigt. Er blieb aber auf Senatsbefehl, besonders mit Rücksicht auf Dänemark, noch auf ein Jahr versuchsweise im Amt trotz Protestes der Schonenfahrer. Ja, Albringk wußte sich bei den Dänen dadurch besonders beliebt zu machen, daß er den von den Schonenfahrern verweigerten und ihm verbotenen Eid leistete, im Juni 1719 der dänischen Postdirektion 600 Rth. Kaution stellte und den Dänen in jeder Beziehung entgegenkam. Nach Ablauf des Bewährungsjahres wurde Albringk endgültig von den Schonenfahrern als lübischer Postmeister abgesetzt. Auf besondere Anordnung des Senats blieb aber die Verwaltung der dänischen Post in seinen Händen*), da das Staatsinteresse es erforderte und die schlechten Erfahrungen, die man 1697 mit Dänemark gemacht hatte, noch in bester Erinnerung waren. Vor allem die Kaufleutekompagnie wünschte, daß nicht auch noch der Handel mit Dänemark gestört würde, da ja der Verkehr nach Schweden, Livland und Rußland durch die dänische Sperre gänzlich unterbunden war. Alle Proteste der Schonenfahrer gegen den „gottlosen Usurpator" Albringk beim Senat nutzten nichts. Es mußte ihm zur Expedition der dänischen Post am 1. August 1719 ein besonderes Postkontor im Schütting, die Stockholmfahrerstube, eingeräumt werden. Die übrigen Posten wurden von dem neuen Postmeister Everding verwaltet. — Auch Preußen wünschte, daß die Verwaltung seiner Post weiterhin durch Albringk erfolge, da es mit ihm bedeutend besser zufrieden gewesen sei, als mit seinem Vorgänger. Die Vermutung, daß Preußen mit Dänemark zusammen dasselbe in Lübeck in die Wege leiten wollte, was es 1704 in Hamburg erreichte, Trennung der dänischen und preußischen Post von der Verwaltung der städtischen, liegt sehr nahe. Der Rat

---

*) Recht eigenartig mutet der Brief des Senats an Friedrich IV. vom 7. Juli 1719 an. Nach Mitteilung der durch Unterschlagung und Gaunerei begründeten Suspension Albringks von seinem Amte als lübischer Postmeister spricht der Senat davon „daß aber zur Bezeugung unser Ewr. Kgl. Majestät zu tragende tiefschuldigste Submission per decretum verordnet, daß die Expedition der dänischen Post Albringk verbleibe".

lehnte das Ansinnen Preußens aber ab und versprach prompteste Besorgung der preußischen Post durch Everding.

Dänemark war an dem Ziel seiner lang ersehnten Wünsche angelangt. Es hatte in Lübeck sein eigenes Postkontor und einen ihm durch Eid und Kaution verpflichteten, und in der Person Albringks, der den Schonenfahrern wegen ihres Vorgehens gegen ihn bittere Rache geschworen hatte, einen sicherlich die dänischen Interessen mit ganz besonderem Nachdruck fördernden eigenen Postmeister. Die Dänen hielten sich dazu umso eher berechtigt, als sie glaubten, daß während des zweiten nordischen Krieges ihre über Lübeck gehende Korrespondenz an die Schweden verraten worden sei und sie die Schonenfahrer in den Verdacht der Spionage hatten. Als formaler Grund diente der dänischen Postdirektion die Ansicht, Lübeck habe als erster durch Nichtberichten des Todes des Postmeisters Vienhagen und des Amtsantritts seines Nachfolgers den Vertrag von 1697 gebrochen, und Dänemark sei daher nicht genötigt, sich fernerhin an die darin vereinbarten Grundsätze zu halten.

Der lübische Rat dachte natürlich nicht daran, den Dingen, wie sie nun einmal lagen, ihren Lauf zu lassen, sondern er war bestrebt, trotz der vielen anderen Auseinandersetzungen, die er um diese Zeit mit seinem nordischen Nachbarn hatte, auch sein Postregal in der bisherigen Weise aufrecht zu erhalten. Der Rat sandte daher am 2. August 1719 den Syndikus Thomas Friedrich Carstens nach Kopenhagen, der dort folgende für Lübeck äußerst wichtige Angelegenheiten regeln sollte: Die Herausgabe der von Dänemark während des nordischen Krieges beschlagnahmten Schiffe, die Zurückziehung der dänischen Fregatte von der Travemünder Reede, die Freiheit für die lübische Schiffahrt nach Schweden, Livland und Rußland und last not least die Beseitigung des dänischen Postkontors unter Albringk. Carstens gelang es auch, die ersten drei Punkte in Bälde mit Hilfe einer Intervention Georgs I. von England, als Direktor des niedersächsischen Kreises, und unterstützt von dem englischen Gesandten Bothmer in Kopenhagen, im Sinne seiner Vaterstadt zu erledigen. Die Postangelegenheit wollte Dänemark erst selbst durch seinen Residenten in Lübeck, Brandis, und durch den Amtmann zu Segeberg, Staatsrat Hanneken, untersuchen lassen und deswegen erst nach darüber eingegangenem Bericht mit Carstens verhandeln. Die beiden dänischen Vertreter konferierten am 30. Dezember mit den Ratsmitgliedern Balemann und Brömse. Diese Konferenz flog aber auf, da man sich über die Stellung des lübischen

Postmeisters in seiner nach dänischer Ansicht — von Lübeck allerdings bestrittenen — doppelten Beamteneigenschaft nicht einigen konnte, und da die Lübecker Vertreter sich weigerten, die Beschwerden gegen Albringk den dänischen Kommissaren zwecks Untersuchung anzugeben. Die Dänen vertraten bei den Verhandlungen das Realitätsprinzip, indem sie der Ansicht waren, Albringk unterstehe bei Vergehen, die das dänische Postwesen angingen, der dänischen Jurisdiktion, während sich Lübeck auf das Territorialitäts- und Personalitätsprinzip versteifte, sich grundsätzlich jede Einmischung Dänemarks in seine Postangelegenheiten verbat. Hierdurch wurden die Gegensätze zwischen Dänemark und Lübeck natürlich nur verschärft, und Carstens konnte in Kopenhagen lange auf die von ihm begehrte Resolution in der Postangelegenheit warten. Dänemark hatte ja auch an einer Neuregelung gar kein Interesse, da sein Postkontor unter Albringk auf das vortrefflichste funktionierte und es alles erreicht hatte, was es wünschte. Die gespannte Lage verschlimmerte sich noch, als nach dem Waffenstillstand zwischen Schweden und Dänemark Schweden seine Post nach Hamburg wieder einrichtete, und die Schonenfahrer, wie vor dem Kriege, am 5. Januar 1720 ihre eigene, zweimal wöchentlich verkehrende sogenannte „Schwedische Post auf Neumünster", wo sie Anschluß an die Linie Hamburg-Stockholm hatte, wieder in Betrieb setzten und dadurch dem dänischen Postamt in Lübeck die Korerspondenz nach Schweden entzogen. Friedrich IV. verbot diese Post, da er seinen Territorien keinen lübischen Posten zulassen könne. Christian V. habe sie früher vorübergehend und nur einmal wöchentlich mit Rücksicht auf die schwedische Königin gestattet. Trotz des Verbotes sandten die Schonenfahrer heimlich Boten nach Neumünster, da die Beförderung der Briefe nach Schweden mit der dänischen Post das Dreifache an Porto kostete und auch länger dauerte, als mit der schwedischen.

Endlich am 3. April erhielt Carstens im dänischen Ministerrat die kgl. Resolution mitgeteilt: Der König sehe den Vertrag von 1697 als von Lübeck gebrochen an und kassiere ihn. Dänemark könne sein Felleisen in Lübeck nur einem Postmeister anvertrauen, der ihm eidlich verpflichtet sei und Kaution gestellt habe. Die von Carstens schriftlich begehrte Resolution lehnte der König ab. So mußte denn Carstens nach neunmonatigen Aufenthalt in Kopenhagen unverrichteter Dinge wieder nach Lübeck zurückkehren. — In seiner bedrängten Lage ließ es der Senat natürlich nicht daran fehlen, alle Reichsstände des niedersächsischen Kreises gegen

Dänemark mobil zu machen und sie um diplomatische Unterstützung zu ersuchen. Auch an den Kaiser wandte es sich mit der Bitte um Beistand, ebenso an Georg I. von Hannover-England. Auf Anraten des kaiserlichen Gesandten beim niedersächsischen Kreise, des Grafen von Metsch, und auf eingehende Vorstellung seines Generalpostmeisters — denn auch der taxissche Postmeister in Lübeck hatte nach Regensburg über das dänische Postamt in Lübeck berichtet — erließ Karl VI. am 12. April 1720 ein Rescriptum Dehortatorium an den Rat der Stadt Lübeck*), in dem er ihm verbot, den Wünschen Dänemarks nachzugeben und ihn aufforderte, „Unserem Kaiserlichen Postambt allen erforderlichen guten Willen und Beystand“ zu erweisen. Ein gleiches kaiserliches Rescript erhielt Friedrich IV., in dem der Kaiser ihn dringend ersuchte, von seinen Plänen in Lübeck abzulassen und nicht gegen das kaiserliche Postregal zu verstoßen. Georg I. ließ Friedrich IV. wissen, daß, wenn Dänemark wegen solch einer Lappalie das ganze Reich in Bewegung setze und sich dadurch den Kaiser in Wien zum Feinde mache, von einer Unterstützung Dänemarks in Wien von seiten Hannovers, wie bisher, nicht mehr die Rede sein könne.

Als durch diese kaiserliche und hannoversche Vorstellung Dänemark in etwa zur Raison gebracht war, und auch die Zeit das Ihre dazu getan hatte, die Gemüter zu beruhigen und die Situation zu klären, entschloß sich der Senat Anfang August 1722, den Syndikus Carstens zum zweiten Male nach Kopenhagen zu schicken, damit er den augenblicklich irregulären Zustand der postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark beseitige und wieder vertraglich geregelte Verhältnisse zwischen den beiden Staaten schaffe. Dänemark in irgend einer Weise entgegenzukommen, daran dachte der Senat nicht. Carstens hatte vielmehr Anweisung, die Auflösung des dänischen Postkontors unter Albringk und die Wiederherstellung der postalischen Verhältnisse auf der Basis des 1697 geschlossenen Vertrages zu fordern. Die dänischen Postdirektoren machten dagegen auf der ersten Postkonferenz Carstens den Vorschlag, das Einfachste, um allen zukünftigen Streitigkeiten aus dem Wege zu gehen sei, Lübeck gestattete gleich Hamburg**) Däne-

---

*) Siehe Anhang Seite 83.

**) In Hamburg wurde von 1680—1704 die dänische Post wieder durch den Hamburger Stadtpostmeister (1704 Lüders) verwaltet. Seit dem 1. April 1704 hatte Dänemark gemeinsam mit Preußen ein Postamt unter Leitung des Postmeisters Wentzhardt. Der dänische König glaubte auf ein eigenes Postamt in Hamburg ein

mark ein eigenes Postkontor, wie es auch zur Zeit Friedrichs III. unter dem Residenten Wörger 1650 bestanden habe. Eine derartige Institution schade der Reichsunmittelbarkeit der Stadt keineswegs. Die Postdirektoren wiesen auf fremde Verkehrsanstalten in anderen Reichsstädten hin und darauf, daß in Lübeck selbst die schwedische Post nach Wismar und die hannoversche nach Lüneburg nicht aus dem Schütting spediert würden. Carstens mußte dieses Ansinnen natürlich glatt ablehnen, aber die Vertreter Dänemarks wollten auch den Vertrag von 1697, den sie aus den bekannten Gründen als von Lübeck gebrochen ansahen, nicht in irgend einer Form erneuern. So weit gingen also anfangs der Verhandlungen die Ansichten der Kontrahenten auseinander, daß ein Kompromiß fast ausgeschlossen schien. Als Lübecks Vertreter aber erklärte, die Reichsstadt verzichte lieber auf jede direkte Verbindung mit ihrem nordischen Nachbar, als daß es ihm ein eigenes Postamt zubillige, gab Dänemark schließlich seinen Standpunkt auf und war bereit, seine Post wie früher durch den lübischen Postmeister expedieren zu lassen, stellte aber 16 Bedingungen. Unter diesen waren die wichtigsten folgende: Albringk sollte wieder lübischer Postmeister werden, der jeweilige Postmeister sollte sich Dänemark gegenüber eidlich verpflichten, 2000 Rth. Kaution stellen, wegen der dänischen Post nur der Postdirektion in Kopenhagen verantwortlich sein, ohne ihre Zustimmung nicht entlassen werden dürfen und das kgl. Siegel für die dänischen Postpakete führen. Ferner sollte Dänemark, wie Schweden und Hannover, die Expedition einer Fahrpost aus einem besonderen Hause in Lübeck gestattet sein*), der Abgang der holsteinischen Post, um ihre Konkurrenz möglichst auszuschalten, festgelegt werden und die Lübeck-Hamburger Boten verpflichtet sein, gegen Transiterlaubnis durch dänisches Gebiet Briefe aus Dänemark nach Oldesloe und Umgebung unentgeltlich zu befördern. Obwohl diese Forderungen Dänemarks weit über das hinausgingen, was

---

unbedingtes Recht zu haben, da er Hamburg als eine ihm untertänige holsteinische Landstadt ansah. Die Reichsfreiheit Hamburgs anerkannte Dänemark ja erst 1768 im Gottorp'schen Vergleich. — Nach Wentzhardts Tode 1719 hatte Dänemark wieder seine eigene Verkehranstalt in Hamburg.

*) Mit Wismar und Lüneburg stand Lübeck durch sogenannte Kommunionfahrposten in Verbindung, d. h. abwechselnd verkehrte einmal ein lübischer und das andere Mal ein schwedischer bzw. ein hannoverscher Postwagen zwischen den genannten Städten. Die Expedition erfolgte in Lübeck in besonderen Privathäusern, die Expeditienten unterstanden aber den Schonenfahrern

Lübeck jemals zugestehen konnte und würde, sah sie der Senat doch als brauchbare Grundlage für weitere Verhandlungen zwischen Carstens und den Postdirektoren an und hoffte, wenn es gelänge, die Dänen von einigen dieser, Lübecks Reichsunmittelbarkeit und sein Postregal besonders verletzenden Bedingungen abzubringen, doch noch ein einigermaßen annehmbares Kompromiß zustande zu bekommen. Da Dänemark und besonders seinem Könige die Sicherheit ihrer Briefe das Wesentliche war, erklärte sich Lübeck schließlich bereit, Eid und Kaution zuzugestehen, auch wollte es Albringk noch für vier Monate, um das dänische Prestige zu wahren, als dänischen Postmeister anerkennen. Nur die Versiegelung der Briefpakete mit dem kgl. Siegel glaubte Lübeck nicht dulden zu können, da es dadurch ein wichtiges Recht seines Postregals preisgebe. Hier fand man schließlich einen Ausweg dadurch, daß die Dänen Lübeck gestatteten, das Felleisen, in dem die mit dem kgl. Siegel versehenen Convoluten befördert wurden, mit dem städtischen Siegel zu versehen. So kam dann endlich am 4. Juni 1723 zwischen Lübeck und Dänemark die neue Konvention zustande, die man solange gewünscht und um die man auf beiden Seiten so schwer gerungen hatte. Der Vertrag*) umfaßt 11 Paragraphen, von denen § 2 die Angelegenheit Albringk regelte; § 3—6 bezogen sich auf die Stellung des lübischen Botenmeisters Dänemark gegenüber, worin u. a. auch Näheres über Eid und Kaution, die schließlich mit 400 Rth. pro Quartal festgelegt war, bestimmt wurde. § 4 regelte die Siegelfrage. Lübeck versprach im § 8 die Veröffentlichungen der auf das Postwesen bezüglichen dänischen Bekanntmachungen im Schütting, im § 9 es mit einer eventuellen dänischen Fahrpost wie mit der nach Wismar und Lüneburg zu halten, im § 10 unentgeltliche Beförderung von dänischen Dienstsachen von und nach Oldesloe und Umgebung durch die Hamburg-Lübecker Boten, solange Dänemark den Transit durch Holstein freigibt. Die Bestimmung, daß der Postmeister als Entgelt für die Verwaltung der dänischen Post nur 10 Prozent, gegenüber 25 Prozent in früheren Jahren, von den Einkünften der dänischen Postkasse in Lübeck erhalten sollte, wurde nachträglich in den Vertrag aufgenommen.

Diese neue Uebereinkunft zwischen Lübeck und Dänemark hatte insofern ihren besonderen Vorzug, als die Stellung des lübischen Botenmeisters als dänischer Postmeister schärfer umrissen war und gegebenenfalls bei Streitigkeiten leichter zur

*) Anhang Seite 84.

Klärung führen konnte, andererseits aber war der Postvorsteher Lübeck und Dänemark gegenüber hinwiederum derart gebunden, daß er bei lübisch-dänischen Konflikten schärferer Art, falls er nicht auf sein Amt verzichten wollte, gezwungen war, einen seiner beiden geschworenen Eide zu brechen. Völlige Klarheit, was die doppelte Beamteneigenschaft des Postmeisters anging, ergab auch die jetzt gefundene Formulierung nicht, wie die Zukunft zeigen sollte: 1738 forderte Dänemark z. B. von dem Postmeister Everding 10 Prozent seines dänischen Gehaltes als Beisteuer zur Errichtung eines inländischen Woll- und Seidenmagazins. Nach Lübecks Ansicht war er zu dieser Zahlung nicht verpflichtet, leistete sie aber um des lieben Friedens willen. Ebenso zahlte 1775 der Botenmeister Zerrahn einen Beitrag zur neuen dänischen Witwenkasse, obwohl er sich dazu nicht verpflichtet fühlte; der Senat riet ihm aber dringend dazu, da „Dänemark so gern Gelegenheit vom Zaun bräche, wenn es Neuerungen im Sinne habe“.

Als Ganzes genommen war aber der Vertrag, der sich ja auch solange bewähren sollte, ein gewaltiger Fortschritt und für keinen der beiden Kontrahenten ein faules Kompromiß, denn Dänemark hatte für seine Korrespondenz die nötige Sicherheit erhalten, die ihm ja gerade in Kriegszeiten so wichtig war, und Lübeck war von dem sein Prestige so drückenden dänischen Postamt befreit und brauchte für die Zukunft keine derartige Einrichtung mehr zu befürchten. Einen Haken hatte jedoch die Uebereinkunft, der von Lübeck scheints nicht bemerkt oder nicht besonderer Beachtung für wert gehalten wurde. Im § 10 wurde den Lübeck-Hamburger Boten der Transit durch Holstein widerruflich gestattet gegen unentgeltliche Beförderung der dänischen Dienstsachen. Dänemark hatte somit durch die Ratifikation des Vertrages von seiten Lübecks das Recht, den Transit zu verbieten bzw. unter anderen Bedingungen zu gestatten, sanktioniert bekommen. Hiervon machte es dann auch 1817 Gebrauch. Als die dänische Generalpostdirektion den Rat der Stadt Hamburg auf die Beachtung des 10. Paragraphen dieses Vertrages aufmerksam machte, beschwerte sich dieser sofort auf das heftigste bei dem lübischen Senat, daß er von all diesen Dingen nicht unterrichtet worden sei. Durch gemeinsames Vorgehen hätte man verhindern können, daß dieser Punkt überhaupt in die Konvention aufgenommen wurde. Die Gleichgültigkeit Lübecks diesem Paragraphen gegenüber ist m. E. nur darauf zurückzuführen, daß der Rat die freie Postpassage zwischen Lübeck und Hamburg, „die sich aus dem grauesten Altertume herschreibt“ und in kaiser-

lichen Privilegien des öfteren bestätigt war, als völlig gesichert und als eine Selbstverständlichkeit ansah.

---

5. Die neuen Routen 1771 und 1778.

Fast ein halbes Jahrhundert sollten die postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark auf der sicheren Grundlage des 1723 abgeschlossenen Vertrages eine bis dahin nicht gekannte Regelmäßigkeit und Stetigkeit haben. Im Jahre 1771 drohte jedoch von Dänemark vorübergehend dem Postwesen der Hansestädte eine große Gefahr, die unter Umständen zum Untergang jedes eigenen freistädtischen Postbetriebes hätte führen können. Zu Ende der 60er und zu Anfang der 70er Jahre des 18. Jahrhunderts war die allgemeine Lage Dänemarks eine besonders günstige. Der Absolutismus und Merkantilismus stand in höchster Blüte und es machte sich auf allen Gebieten eine große Neigung zu Reformen und Besserungen aller Art bemerkbar. Die dänische Politik ließ es an Machtbewußtsein und Großzügigkeit nicht fehlen und wußte das übrige Europa in Staunen zu setzen. Heer und Flotte wurden vermehrt; Handel, Manufakturen und Fabriken in jeder Beziehung gefördert; der isländische und altonaische Herings- und der Kopenhagener Tabakhandel warfen großen Gewinn ab; die Pläne, auf Grönland Niederlassungen zu gründen, wurden in nähere Erwägung gezogen. Unter anderem waren die Dänen auch besonders bemüht, den Handel Altonas in jeder nur irgendwie möglichen Weise zu heben, um damit Hamburg einen beachtenswerten Nebenbuhler an die Seite zu setzen. Zu diesem Zwecke wollten sie auch die über Altona verkehrende freistädtische Post zwischen Hamburg und Bremen zwingen, in Altona und in sämtlichen von ihr berührten dänischen Stationen Halt zu machen und so auch dem dänischen Gebiet als Verkehrsorgan zu dienen. Widrigenfalls würde Dänemark den Transit durch sein Gebiet sowohl nach Bremen als auch nach Lübeck in Zukunft verbieten. So konnte also bei einer Weigerung Hamburgs, auf die dänischen Wünsche einzugehen, der Verkehr zwischen Lübeck und Hamburg unterbunden werden, nicht aber der zwischen Hamburg und Bremen, denn außer dem Elbübergang bei dem dänischen Blankenese gab es noch einen zweiten von hamburgischem Gebiet nach dem hannoverschen

Harburg. Aber auch diesen Weg wollte Dänemark, wie der dänische Postmeister in Altona, Hossen, in einer ganz radikal gehaltenen Denkschrift der Generalpostdirektion in Kopenhagen vorschlug, durch Uebereinkunft mit Hannover für die reichsstädtische Post unmöglich machen. Hossens Pläne gingen dahin, Dänemark und Hannover sollten eine nach modernen Grundsätzen eingerichtete Kommunionpost zwischen den drei Hansestädten einrichten und durch Transitverbot das hansische Postwesen erdrosseln, ganz in der Art, wie vor einigen Jahren die kurbraunschweigische und die braunschweig-woffenbüttelsche Kommunionpost die reichsstädtische Post zwischen Hamburg und Nürnberg zum Erliegen gebracht hatte. Der Einfluß Dänemarks und Hannover-Englands auf die Hansestädte wäre dann ein gewaltiger gewesen und der finanzielle Gewinn, der ja beim Postwesen bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts im allgemeinen das Wesentlichste war, würde ganz enorm gewesen sein. Aber das dem reichsstädtischen Botenwesen der drei Hansestädte bevorstehende Unheil wurde dadurch vermieden, daß Hannover nicht mit Dänemark, sondern vielmehr mit Hamburg zur großen Verärgerung der Generalpostdirektion in Kopenhagen eine Postkonvention schloß, die den gemeinsamen Betrieb der Linie Hamburg-Bremen regelte. Damit wurde auch die Gefahr, die Lübecks Verbindung nach seiner Schwesterstadt an der Elbe drohte, beseitigt.

Neben der Ausdehnung des Postwesens unterließ man es zu der erwähnten Zeit in Dänemark nicht, auch auf Verbesserungen der einheimischen postalischen Verbindungen zu sehen, um der Staatskasse neue Einnahmequellen zu verschaffen und den Handel zu fördern. Lübeck sollte hieran zum Vorteil seines Commerciums beteiligt sein. Dänemark plante nämlich in den Jahren 1771/72, um das mittlere Holstein dem Verkehr besser zu erschließen, die Anlage von reitenden und fahrenden Posten von Itzehoe an der Stör über Segeberg nach Lübeck. Der eigentliche Urheber dieses Projektes war der Amtsverwalter zu Travendal, Justizrat Stehmann. Bisher hatte diese Gegend keine direkten Verbindungen, weder nach Hamburg noch nach Lübeck. Segeberg und Bramstedt halfen sich mit eigenen Boten, von denen der Segeberger mit 48 Rth. 16 S. und der Barmstedter mit 34 Rth. 32 S. jährlich bezahlt werden mußten. Die Städte Itzehoe und Glückstadt waren gezwungen, ihre Korrespondenz nach Lübeck über Hamburg zu senden, und die Briefe von Glückstadt, das Regierungssitz war, nach Kiel mußten den großen Umweg über Hamburg und Lübeck machen. Eine bessere Verbindung mit Lübeck war daher für das mittlere Holstein

dringend notwendig. Die Kosten der Anlage von 1100 Rth. würden sich nach Ansicht des Sachverständigen bei der Generalpostdirektion in Kopenhagen, des Feldpostmeisters Koch, wohl bezahlt machen, da die Post die Beförderung von Passagieren, Frachten, Briefen und Geldern vorsah. Die kgl. Rentekammer war von der Rentabilität und dem Nutzen dieser Verbindungen überzeugt und versprach sich von dieser Post goldene Berge: Der gesamte Verkehr von Lübeck, Mecklenburg, Brandenburg und Pommern nach Schleswig-Holstein und Jütland und umgekehrt würde seinen Weg nicht mehr über Hamburg, sondern über Segeberg nehmen, da diese Route 6½ Meilen kürzer war. Man hoffte, daß diese Post ein wichtiges Glied der Verbindung zwischen Ost- und Westsee würde, und die diesbezüglichen Transitgüter auf ihr von Lübeck bis Itzehoe befördert würden und von da weiter auf der Stör nach Glückstadt an die Elbe. Durch Umgehung des Stader Zolles würden die Westseewaren auf dieser Strecke bedeutend billiger nach Lübeck eingeführt werden können als über Hamburg. Für Itzehoe erwartete man von Lübeck und von anderen Städten am Südufer der Ostsee ein blühendes Kommissionsgeschäft, das man den Hamburgern, denen die Dänen ihren blühenden Handel mißgönnten, zu entziehen gedachte. In Segeberg sollte eine Station für Extraposten errichtet werden, deren Leitung der Postmeister Koch haben sollte und deren Rentabilität allein schon das des öfteren zu Travendal sich aufhaltende kgl. Hoflager garantiere. Der lübische Senat hielt sich den dänischen Projekten gegenüber anfangs sehr zurück und gab dem hansischen Gesandten Meining in Kopenhagen Anweisung, die dänischen Pläne möglichst zu hintertreiben, da er fürchtete, Dänemark würde bei dieser Gelegenheit die Einrichtung eines eigenen Postamts in Lübeck wieder zur Sprache bringen. Nachdem man sich aber überzeugt hatte, daß diese Post im wesentlichen zur Hebung von Handel und Verkehr diente, und als Dänemark sich auch bereit erklärte, sie durch den lübischen Stadtpostmeister verwalten zu lassen, und auch die Kaufleute die Verbindung für erstrebenswert hielten, war der Senat bereit, deswegen in Verhandlungen zu treten. Eine besondere Postkommission verhandelte mit dem dänischen Gesandten zu Lübeck, de la Pottrie, und nach Beseitigung von kleineren Differenzen kam am 8. Oktober 1773 eine Uebereinkunft betreffs der Posten von Lübeck nach Itzehoe zustande. Der Vertrag von 1723 blieb in Kraft und seine Paragraphen fanden auch auf die neue Konvention Anwendung. Die einmal wöchentlich reitende und einmal wöchentlich fahrende Post, die auch der

Briefbeförderung diente, wurden durch den lübischen Stadtpostmeister aus dem Schütting expediert. Er erhielt dafür auch von den Einnahmen dieser Posten die üblichen 10 Prozent; seine Kaution erhöhte sich auf 500 Rth. Den Fahrplan setzte allein die dänische Generalpostdirektion fest; eine Aenderung der Portotaxe war nur mit Genehmigung des Senats gestattet. Die Postillone trugen kgl. Montur und Wappen und das Blasen des Posthorns auf lübischen Territorium war ihnen gestattet. Bei Delikten galt das Territorialitätsprinzip. Waren unter 25 Pfund und Pakete unter 40 Rth. Wert waren zollfrei. Die fahrenden Posten verkehrten nach folgendem Fahrplan:

0 ml	12^{00}	Sonntag	ab	Lübeck	an	Donnerstg.	bei Toröffnen
4 ml	6^{00}	Sonntag	an	Segeberg	ab	Mittwoch	8^{15}
	5^{00}	Montag	ab	"	an	Mittwoch	7^{15}
6,5 ml	8^{45}	Montag	an	Fuhlenrüe	ab	Mittwoch	3^{30}
	9^{45}	Montag	ab	"	an	Mittwoch	2^{30}*)
8 ml	12^{00}	Montag	an	Bramstedt	ab	Mittwoch	12^{15}
	1^{00}	Montag	ab	"	an	Mittwoch	11^{15}
11,5 ml	6^{15}	Montag	an	Itzehoe	ab	Mittwoch	6^{00}**)

(1 ml = 30 Min. Fahrt).

Ferner hatte Itzehoe Verbindungen durch heussisch-holsteinische Post nach Heide, Friedrichstadt, Husum und Tönning, nach Rendsburg und Hadersleben, nach Glücksstadt und Wilster. Auch die fahrende Post zwischen Hamburg und Meldorf ging über Itzehoe.

Der Fahrplan der reitenden Post war folgender:

6^{15}	Sonnabends	an	Lübeck	ab	Donnerstags	12^{00}
2^{15}	"	ab	Segeberg	an	"	4^{00}
2^{00}	"	an	"	ab	"	4^{15}
11^{30}	"	ab	Fuhlenrüe	an	"	6^{45}
11^{15}	"	an	"	ab	"	7^{00}
9^{45}	"	ab	Bramstedt	an	"	8^{30}
9^{30}	"	an	"	ab	"	8^{45}
6^{00}	"	ab	Itzehoe	an	"	12^{15}

(4 ml = 1 Stunde).

Für den Personen- und Portotarif teilte man die Route Lübeck-Itzehoe in drei Teilstrecken: Lübeck-Segeberg-Bramstedt-

---

*) Anschluß Mittwochs an die Kielsche Post von Hamburg nach Eutin, Plön, Preetz, Kiel.

**) Anschluß in der folgenden Nacht für Briefe an die reitende Post von Kopenhagen nach Elmshorn, Pinneberg und Hamburg. Ferner für Pakete an die 10^{00} aus dem Dithmarschen über Friedrichsstadt und Heide ankommende holsteinische Post nach Hamburg.

Itzehoe. Der Reisende bezahlte für die Teilstrecke 32 S. Gepäck war bis 60 Pfund frei. Jedes weitere Pfund kostete ⅔ der für den Pakettarif geltenden Preise. Bei Paketen wurde ein jedes Pfund mit einem halben Schilling für die Teilstrecke berechnet. Die Strecke Lübeck-Itzehoe jedoch nur mit 1 S. Briefe kosteten 1 S. die Teilstrecke; Briefe, die von Lübeck über Itzehoe hinausgingen, bis dort nur 1 S. Geldtarif: 1—10 Rth. ⅓ S., über 10—25 Rth. ½ S., über 25—50 Rth. ⅔ S., über 50—75 Rth. ¾ S., über 75—100 Rth. 1 S.

Am 6 März 1774 wurde diese Linie über Itzehoe in Betrieb genommen; von ihrer Rentabilität versprach sich die dänische Generalpostdirektion das beste und erwartete eine starke Inanspruchnahme von seiten des reisenden Publikums und besonders des lübischen Kaufmanns, zumal die Tarife so niedrig als möglich gehalten waren. Die dänische Postverwaltung sollte sich aber bitter enttäuscht sehen. In den ersten Jahren erforderte diese Post sogar gewaltige Zuschüsse aus der dänischen Postkasse, da der Verkehr nicht den Erwartungen entsprach. Der schlechte Zustand der Wege im mittleren Holstein gab zu mannigfachen Klagen Anlaß und verzögerte oft den Betrieb der fahrenden Post ganz erheblich. Die Hoffnung Dänemarks, die neue Linie würde besonders zum Transport von Waren zwischen den beiden Meeren benutzt, war eine trügerische. Der Verkehr zwischen Ost- und Nordsee und umgekehrt nahm nach wie vor seinen Weg durch den Sund oder, wenn schon über Land, auf der uralten Straße zwischen Lübeck und Hamburg und von dort weiter trotz des Stader Zolles; denn dieser Handelsstraße zwischen den beiden Metropolen an Ost- und Westsee vertraute der Kaufmann seine Waren eher zur Beförderung an, als daß er sie auf der dänischen Post durch holsteinische Landstädtchen fahren ließ. Obwohl der Transport auf dem letzteren Wege billiger war, so war doch keineswegs eine prompte Beförderung in der gewohnten Weise verbürgt. Der Verkehr auf der Itzehoer Linie nahm erst zu, ohne aber über eine gewisse lokale Bedeutung hinauszukommen, als durch die dänische Generalpostdirektion nach Uebernahme der holsteinischen Posten 1774*) in den folgenden Jahren eine völlige Neuregelung aller Postlinien in Schleswig-Holstein erfolgte.

*) Nachdem 1773 der gottorpsche Anteil von Holstein mit dem dänischen Gebiet vereint war, trat Johann Ludwig von Wedderkop, der seit 1757 die Leitung des holsteinischen Postwesens hatte, im Vergleich vom 13. Oktober 1774 alle seine Postrechte an Dänemark ab gegen 9000 Rth. Entschädigung.

Diese neuen Postlinien waren für die Verkehrsverbindungen nach Lübeck nicht gerade günstig, da Lübeck abseits von den Hauptrouten lag und nur durch Nebenposten, allerdings in der notwendigen Anzahl, mit ihnen in Verbindung stand. Am 1. Oktober 1777 wurden die Posten durch kgl. Dekret eingeführt und alle Einwendungen, Wünsche und Vorstellungen der Reichsstadt wurden übergangen. Der dänische Gesandte Gerstenberg ließ dem Senat sagen, wenn Lübeck die neuen Posten nicht so expedieren wolle, wie die dänische Generalpostdirektion es wünsche, würden sie durch einen dänischen Postmeister im Hause des Residenten verwaltet. Das Ziel Dänemarks war, die fremden Posten aus Schleswig-Holstein möglichst zu verdrängen und vor allem Hamburg, nachdem das dänisch-hannoversche Kommunionpostprojekt so gänzlich mißglückt war, jeden eigenen Verkehr in die dänischen Lande zu unterbinden. Die neuen Postlinien berührten die wichtigsten Plätze Schleswig-Holsteins, und die meisten kleineren Orte konnten durch Nebenposten bequem erreicht werden. Für Lübeck kamen folgende Postkurse in Betracht: Die zweimal wöchentlich reitende und zweimal wöchentlich fahrende sogenannte holsteinische Post, die von Altona nach Kiel über Oldesloe ihren Weg nahm. Den Anschluß hieran erhielt Lübeck einmal durch die Linie Lübeck-Itzehoe, die jetzt über Oldesloe-Segeberg ging, und das andere Mal durch eine besondere Nebenpost Lübeck-Oldesloe. Die An- und Abkunftszeiten für Lübeck waren folgende:

Reitende Post: Lübeck ab Montags (nach Itzehoe) und Donnerstags 10,00 (nur bis Oldesloe); Lübeck an Dienstags (von Itzehoe) und Freitags morgens bei Toröffnen (von Oldesloe).

Fahrende Post: ab Lübeck Dienstag (nur bis Oldesloe) und Freitags 4,00 (nach Itzehoe), an Lübeck Mittwochs (von Oldesloe) und Sonnabend (von Itzehoe) 8,00. Durch diese neue Postlinie verschaffte sich also Dänemark auf dem Umwege der Nebenpost eine zweimal wöchentliche Verbindung zwischen Hamburg und Lübeck für Reisende, Frachten und Briefe, die der täglich zwischen den beiden Städten verkehrenden städtischen Kommunionpost ungeheuren Schaden verursachte, sodaß sich die Städte bald dazu veranlaßt sahen, ihren eigenen Fahrpostverkehr auf dieser Strecke auf viermal und später sogar auf zweimal wöchentlich zu beschränken. Die Hansestädte mußten aber froh sein, daß ihnen die Dänen überhaupt den Transit noch gestatteten. Dänemark dachte nicht daran, die Neuerungen etwa vertraglich zu sanktionieren, sie wurden einfach verfügt

und Lübeck, das immer danach strebte, mit Dänemark möglichst einen „Vertrag zu ewigen Tagen“ abzuschließen, hatte sich zu schicken und war vor neuen dänischen Ueberraschungen und Uebergriffen im Postwesen keineswegs gesichert. Bezahlt machten sich diese neuen holsteinischen Posten nicht. Die Postkasse mußte in der Zeit vom 1. Oktober 1777 bis 1. Januar 1778 einen Zuschuß von 400 Rth. leisten, abgesehen von den Einrichtungskosten, die nicht gering waren.

Im folgenden Jahre wurden dem lübischen Stadtpostamt noch einige Posten von Dänemark ohne Vertrag aufgezwungen. In Ostwagrien wollte die Generalpostdirektion bessere Verkehrsverhältnisse schaffen und richtete zu diesem Zweck zwei fahrende Posten von Lübeck nach Fehmarn ein. Fehmarn stand bisher mit Lübeck nur durch zwei Fußboten in Verbindung, von denen der eine von der Stadt Lübeck, der andere von der Holsteinischen Regierung angestellt war, und jeder von ihnen kam alle 14 Tage einmal nach Lübeck mit Briefen von Fehmarn, aus Oldenburg i. H. und Heiligenhafen, die er in Lübeck selbst austeilte. Alle Güter aus Wagrien mußten entweder über Segeberg oder Eutin befördert werden, und diesem Uebelstand wollte die Generalpostdirektion abhelfen. Die zweimal wöchentlich verkehrende Post von Fehmarn nach Lübeck nahm einmal Sonntags von dort ihren Weg über Heiligenhafen, Oldenburg i. H., Lütjenburg, Plön, wo sie Anschluß von Kiel hatte, und kam in Lübeck Montags um 10,00 Uhr an, von wo sie Dienstags abends und im Sommer Mittwochs morgens wieder auf demselben Wege zurückfuhr. Das andere Mal führte ihre Route über Neustadt i. H. Die Ankunft war in Lübeck Freitags 9,30 und die Rückfahrt Sonnabends um dieselbe Zeit. Durch diese neuen fahrenden Posten wurde für Lübeck eine äußerst günstige Verbindung nach dem bisher dem Verkehr ganz unerschlossenen Ostwagrien geschaffen. Auch wurde die schon lang gewünschte direkte Fahrpostverbindung nach Kiel durch die diesbezüglichen Anschlüsse in Plön hergestellt. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts verkehrten demnach folgende dänische Posten zwischen den dänischen Landen und Lübeck: 1. Die zweimal wöchentlich reitende Post nach Kiel über Ahrensbök, Plön und Preetz*). 2. Die einmal wöchentlich reitende und einmal wöchentlich fahrende Post über Oldesloe, wo sie Anschluß nach Hamburg und Kiel hatte, nach Itzehoe. 3. Die einmal wöchentlich reitende und einmal wöchentlich fahrende Nebenpost nach Oldesloe mit

*) Seit wann diese Postroute nicht mehr über Neumünster führt, ist nicht zu ermitteln. Z. Z. des 2. nordischen Krieges scheint hier eine Aenderung eingetreten zu sein.

Anschluß nach Hamburg und Kiel. 4. Die einmal wöchentlich fahrende Post über Plön (dort Anschluß nach Kiel) nach Fehmarn und 5. die einmal wöchentlich fahrende Post über Neustadt i. H. nach Fehmarn. Diese beiden letzteren Posten erfuhren bald eine Aenderung dahin, daß eine besondere, zweimal wöchentlich fahrende Post Kiel-Lübeck und eine andere zweimal wöchentlich verkehrende Lübeck-Neustadt i. H. — Oldenburg i. H. — Fehmarn eingerichtet wurde, zu der noch eine Fußbotenpost nach Neustadt i. H. über Schwartau hinzukam. Alle diese Posten wurden aus dem Schütting von dem Stadtpostmeister expediert. Es ist umso erstaunlicher, wenn man die verhältnismäßig hohe Anzahl dieser Posten in Betracht zieht, daß Dänemark in Lübeck noch nicht sein eigenes Postkontor hatte. Nach den vergeblichen Versuchen zu Ende des 17. und zu Anfang des 18. Jahrhunderts und der standhaften Weigerung des Senats hatte es diesen Plan völlig aufgegeben, zumal es mit der Amtsführung der Stadtpostmeister sehr zufrieden sein konnte. Daß der lübische Botenmeister in seiner Eigenschaft als dänischer Postverwalter die seit 1777 bestehende Konkurrenzlinie Lübeck-Hamburg gerade begünstigte, ist nicht anzunehmen, eher das Gegenteil. Aber, wie gesagt, Dänemark hatte zu klagen keinen Anlaß. Lübecks Bewohner konnten sich guter Verbindungen nach allen Richtungen Schleswig-Holsteins erfreuen, und dieser Umstand wird den Rat dann auch dazu bewogen haben, von der von Dänemark nicht gewünschten vertraglichen Regelung der 1777/78 geänderten bzw. hinzugekommenen Posten abzusehen.

---

6. Die Postverträge von 1817, 1835 und 1840.

Als im Dezember 1810 Napoleon zur strengeren Durchführung der Kontinentalsperre auch die Hansestädte dem fanzösischen Kaiserreich einverleibte, hatte die Schicksalsstunde für die lübische Post geschlagen. Schon vor der Vereinigung mit Frankreich hatte der Senat unter französischem Druck einen Vertrag über Abtretung der Posten an den Großherzog von Berg geschlossen, der aber nicht zur Ausführung kam. Bis zu dieser Zeit waren seit 1778 die postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark ohne jede Störung verlaufen, und die erwähnten Posten wurden in der festgelegten Weise be-

trieben. Die reitende Post Hamburg-Lübeck nahm seit dem 1. April 1810 auf Befehl des bergischen Postkommissars Gonse in Hamburg — seit 1807 gab es in Hamburg nur noch eine einzige Verkehrsanstalt, das großh. Bergische Oberpostamt — ihren Weg nicht mehr über Oldesloe, sondern schlug die direkte Route auf Lübeck ein über Schönberg in Holstein. Als die lübische Post in französische Verwaltung übernommen war, wurde der Verkehr nach Schleswig-Holstein und Dänemark durch ein dänisches Grenzpostamt, das sich in dem 3 Kilometer von Lübeck entfernten auf dänischem Gebiet gelegenen Stockelsdorf befand, aufrecht erhalten. Der Verkehr von Lübeck nach Stockelsdorf wurde französischerseits besorgt, der von Stockelsdorf nach Lübeck von Dänemark. Das gesamte Porto für diese Route, das der Absender bzw. der Empfänger als besonderes Bestellgeld zu entrichten hatte, floß in die französische Postkasse. Nach Abzug der Franzosen aus Lübeck wurde der Grenzpostbetrieb auf Dänemarks Wunsch noch einige Zeit aufrecht erhalten trotz Protestes des Senats. Erst im Sommer 1814 wurde, nachdem Dänemark seine postalischen Beziehungen zu Hamburg geregelt hatte, das Postamt in Stockelsdorf aufgehoben und die Zustände, wie sie vor der Franzosenzeit bestanden hatten, wurden wiederhergestellt.

In der Verwaltung der lübischen Post selbst war um diese Zeit eine sehr wesentliche Veränderung vor sich gegangen. Durch Vertrag zwischen den Schonenfahrern und dem Senat vom 7. Mai 1814 war in Lübeck das gesamte Postwesen vom Staate übernommen worden. Für ihren Verzicht auf die Posteinnahmen und für die fernere Benutzung des Schonenfahrer-Schütting als Posthaus erhielten die Schonenfahrer eine jährliche Vergütung von 2000 Mark lübisch Kurant. Die Verwaltung der Post unterstand in Zukunft dem neu gegründeten Postdepartement, das sich aus zwei Senatoren und vier bürgerlichen Deputierten des Schonenfahrerskollegiums zusammensetzte. Der Postmeister und die Postexpedienten wurden nach wie vor aus der Mitte der Schonenfahrer gewählt. Durch diese Neuerung waren also die Schonenfahrer aus der alleinigen Verwaltung der Post herausgedrängt, und dieses Verkehrsinstitut war den Zeiterfordernissen entsprechend eine staatliche Einrichtung geworden. Die Notwendigkeit hierzu war besonders durch die Rückständigkeit und Engherzigkeit, mit der die Schonenfahrer oft das lübische Postwesen verwaltet hatten, sodaß es unter ihrer Regie keiner glücklichen Zukunft hätte entgegensehen können, begründet. Die dän. Postdirektoren hatten sich schon 1723 jede Korrespondenz in Postangelegenheiten mit

den Schonenfahrern verbeten, da es unmöglich sei, mit ihnen vernünftige Verhandlungen zu führen. Ging diese dänische Ansicht auch vielleicht zu weit, so hatte sie doch eine gewisse Berechtigung.

Allzulange sollte es bei den 1814 auf dem status quo von 1778 wiederhergestellten postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark nicht bleiben. Schon nach 3 Jahren zog die dänische Generalpostdirektion in Erwägung, den Wirkungskreis ihrer Posten nach Möglichkeit auszudehnen und kündigte daher die bestehenden Postverträge mit Preußen, Hannover, Mecklenburg und von der lübisch-dänischen Postkonvention vom 4. Juni 1723 den 10. Paragraphen, in dem Dänemark der Post der beiden Hansestädte den Transit durch Holstein widerruflich gestattet hatte. Dänemark war gewillt, die Sadtposten zwischen Hamburg und Lübeck selbst zu übernehmen, da es auf dänischem Gebiet in Zukunft nur noch dänische Posten dulden wollte. Die Seele der dänischen Generalpostdirektion war der neue Direktor, Staatsrat Monrad, ein äußerst tüchtiger Geschäftsmann, dem das dänische Postwesen seinen Aufschwung im 19. Jahrhundert vor allem zu verdanken hat, und auf den auch die gewünschten Neuregelungen zurückzuführen waren. Lübeck wollte auf die dänischen Wünsche keineswegs eingehen, jedoch alle Berufungen auf uralte Gepflogenheiten nutzten dem Senate nichts, nachdem er einmal den Paragraphen 10 leichtfertigerweise in die Konvention von 1723 aufgenommen und sanktioniert hatte. Auf Ersuchen Lübecks erklärte sich Dänemark unter folgenden Bedingungen zu Unterhandlungen über die strittigen Fragen bereit: Die tägliche Briefbeförderung zwischen Lübeck und Hamburg wird von Dänemark übernommen, und das Transitporto wird entsprechend der Länge der Strecke, die durch dänisches Territorium führt, berechnet. Die gesamte Frachtpost zwischen Lübeck und Hamburg, von der in keiner Konvention die Rede ist, wird von Dänemark befördert. Diese Forderungen Dänemarks erweckten in Lübeck den Anschein, als wollte es nach und nach alle freistädtischen Posten an sich reißen und dann auf diese Weise sein Endziel, das dänische Postamt, erreichen. Da die Travestadt sich aber wegen ihres kleinen Territoriums unmöglich wie Dänemark auf den Standpunkt des Postregals stellen und einen eventuellen Grenzpostamts-Verkehrs finanziell tragen konnte, mußte sie auf die dänischen Wünsche eingehen. Der Syndikus Gütschow wurde im August 1817 nach Hamburg gesandt, wo er mit Postdirektor Monrad unter Hinzuziehung eines hamburgischen Vertreters in Unterhandlungen wegen des Transit-

portos treten und für Lübeck möglichst günstige Resultate erzielen sollte. Trotz heftigen Widerstrebens Dänemarks gelang es den städtischen Vertretern, wenigstens der reitenden Post und einer einmal wöchentlich fahrenden auf der Strecke Lübeck-Hamburg den Transit durch Holstein und Lauenburg zu sichern. Besondere Schwierigkeit machte den Unterhändlern der Transit durch Lauenburg. Durch Vertrag mit Hannover vom 18. Januar 1815 hatte sich nämlich Hamburg den Transit für einen zweimal wöchentlich durch Lauenburg nach Lübeck verkehrenden freistädtischen Postwagen gegen jährliche Zahlung von 200 Rth. gesichert. Dänemark war in die Verbindlichkeiten Hannovers, Lauenburg betreffend, eingetreten und konnte diesen Vertrag erst zum 1. Januar 1819 kündigen, sodaß also bis zu diesem Termin den Hanseftädten für jene Post der eigene Betrieb gesichert war, und sie daher wegen der übrigen nur auf zwei Jahre abschließen wollten. Hierauf konnte sich Dänemark aber nicht einlassen, da es nur auf längere Sicht abschließen wollte, sodaß die Vertreter der Hansestädte schon jetzt auf die Frachtpost, weil sie nur sehr geringe finanzielle Gewinne einbrachte, verzichteten. Am 2. September 1817 kam der endgültige Vertrag zustande: Der täglichen über Schönberg i. H. reitenden Lübeck und Hamburg gemeisamen Post ist der Durchgang durch die Herzogtümer Holstein und Lauenburg gestattet; die Postreiter der Städte müssen kgl. dänische Montur tragen. Es darf von ihnen nur die Korrespondenz von bzw. nach einer der beiden Städte befördert werden (Art. 3). Als Transitabgabe zahlen die Städte ab 1. Oktober für jeden Hin- und Herritt 3 Th. hamburgisch grob Kurant. Ab 1. Januar 1818 verkehrt die zweimal wöchentlich fahrende Post zwischen Hamburg und Lübeck über Schönberg i. H. gegen eine Transitabgabe von 33 Rth. hamb. gr. Kt. für jeden Wagen. Von den dänischen Posten nach Hamburg bleiben die zweimal wöchentlich über Oldesloe fahrenden bestehen, zu der noch Sonnabends eine dritte über Ratzeburg hinzukommt. Der Senat verspricht, einer eventuell zweimal wöchentlich zwischen Lübeck und Ratzeburg reitenden Post nichts in den Weg zu legen. Die Konvention gilt sechs Jahre und läuft weitere sechs Jahre, falls sie nicht ein Jahr vor dem sechsten Jahre von einer Seite gekündigt wird. Das Ergebnis konnte für Lübeck nicht gerade als günstig bezeichnet werden; immerhin hatte Gütschow wenigstens die reitende Post zwischen den Hansestädten dem lübischen Postwesen erhalten. Der Verzicht auf die Fahrposten, abgesehen von der einmal wöchentlich verkehrenden, war Lübeck nicht so

schwer gefallen, da sie der Postkasse nur äußerst geringe Erträge einbrachten.

Im weiteren Verlaufe des 19. Jahrhunderts können wir die Beobachtung machen, daß die einmal zwischen Dänemark und Lübeck abgeschlossenen Verträge nur immer von verhältnismäßig kurzer Dauer sind, und daß die postalischen Beziehungen zwischen Dänemark und Lübeck fast alle 5 bis 6 Jahre auf eine neue Grundlage gestellt werden. Da die Kündigung von Dänemark ausging, Dänemark immer wieder neue Forderungen an die Hansestadt stellte und auf möglichst kurzfristige Abschlüsse gesteigerten Wert legte, ist man geneigt, hierin eine gewisse Methode von seiten der dänischen Generalpostdirektion zu sehen, die auf diese Weise zu erreichen suchte, ihren postalischen Geschäftsbereich möglichst auszudehnen und gleichzeitig den Wirkungskreis des lübischen Postamtes einzuschränken. Bis zu einem gewissen Grade mag diese Ansicht auch ihre Berechtigung haben, zumal Dänemark, wie wir noch sehen werden, um die Mitte des 19. Jahrhunderts und auch schon vorher mit aller Macht versuchte, in Norddeutschland eine gewisse Rolle zu spielen. Es unterließ daher nicht, bei jeder nur irgend möglichen Gelegenheit Vorteile für sich herauszuschlagen. Aber ein sehr wesentliches Moment darf nicht vergessen werden, das ebenfalls des öfteren ein wichtiger Anlaß zur Kündigung der Postverträge war: die Errungenschaften der Technik, die sich auf allen Gebieten im 19. Jahrhundert so riesig schnell entwickelte. Für das Postwesen waren vor allem das Dampfschiff, die Eisenbahn, neue Schnellkutschen, sogenannte Diligencen, und moderner Chausseebau von Bedeutung; alles Dinge, die im Verkehrswesen eine gewaltige Umwälzung hervorriefen.

Der im Jahre 1817 abgeschlossene lübisch-dänische Postvertrag wurde dänischerseits zum dritten vereinbarten Termin, dem 1. Januar 1836, gekündigt. Als Gründe kamen für Dänemark in Betracht einmal die Konkurrenz der englischen, französischen und holländischen Dampfschiffposten, die die Korrespondenz in ganz erheblichem Maße von den bisher gewohnten Routen abgezogen hatten. Dänemark war daher entschlossen, um mit dem Auslande in Wettbewerb treten zu können, auf Verbesserung und Verbilligung seiner Posten zu sehen. Für die Linie Hamburg-Lübeck wollte es dieses Ziel besonders durch Anlage einer modern gebauten Kunststraße über Oldesloe erreichen. Ferner kam für Dänemark noch als Kündigungsgrund in Betracht, daß Lübeck gegen den Artikel 3 der Konvention von 1817 dadurch verstoßen hatte, daß es die sogenannte preußisch-russische Dampfschiffahrtskorrespondenz

mit der freistädtischen reitenden Post zwischen Lübeck und Hamburg beförderte. Es verhielt sich damit folgendermaßen:*) Im Jahre 1829 hatte eine russische Dampfschiffahrtsgesellschaft eine regelmäßige Verbindung zwischen Petersburg, Riga und Lübeck eingerichtet. Die Travestadt wurde gewählt, da Preußen den russischen Dampfschiffen als Gegenmaßnahme für ein gleiches Vorgehen Rußlands ihm gegenüber die Benutzung seiner Häfen verboten hatte. Preußen war jedoch nicht gewillt, sich die deutsche Korrespondenz nach Rußland, die bisher fast ausschließlich durch sein Territorium ging, zu Gunsten des lübischen Stadtpostamtes entgehen zu lassen und es richtete deshalb in Lübeck durch Vertrag vom 23. Mai 1829 eine eigene preußische Postagentur ein. Der jeweilige Vorsteher des lübischen Postamtes war gleichzeitig der preußische Postagent, der die Briefpakete aus Rußland, die mit den Dampfschiffen in Lübeck ankamen, je nach Bestimmungsort entweder über Boizenburg nach Berlin oder mit der freistädtischen Post an das preußische Postamt in Hamburg befördern ließ. Dies letztere verstieß gegen den Artikel 3 des lübisch-dänischen Postvertrages von 1817, in dem der freistädtischen reitenden Post nur die Beförderung ihrer eigenen Korrespondenz zwischen den beiden Städten erlaubt war**). Um diese strittige Frage zu lösen, sandte der lübische Senat auf Bitten der Generalpostdirektion Dr. Buchholz, der auch von Hamburg bevollmächtigt war, nach Kopenhagen. Der lübische Vertreter sollte dort zu erreichen suchen, daß die Städte möglichst auf irgend eine Weise an den neu anzulegenden Posten über Oldesloe beteiligt sein würden. Der Weg über Schönberg i. H., der außerhalb der Zollinie gehalten werden konnte, sollte aber möglichst lange gewahrt werden, da er zur Beförderung von kleinen Paketen für den lübischen Kaufmann besonders zur Messezeit sehr wertvoll war. Als Dr. Buchholz in Kopenhagen mit Monrad konferierte, ergab sich, daß vorläufig von den neuen Posten über Oldesloe gar keine Rede sein konnte. Die Unterhändler wurden sich daher über die meisten Punkte schnell einig. Man ließ es bei dem Vertrage von 1817. Die Städte behielten wie gewöhnlich den täglichen Ritt über Schönberg i. H. und einmal wöchentlich die Fahrpost auf demselben Wege. Ja, Dänemark gestattete Lübeck sogar die Briefbeförderung auf Postkarren, war bereit, auf jede Entschädigung wegen des sechsjährigen ver-

---

*) Vergl. Stephan, a. a. O. S. 503 und S. 562 f.

**) 1833 z. B. wurden mit dieser Post von Hamburg nach Lübeck 93299 und von Lübeck nach Hamburg 89118 Briefe befördert.

tragswidrigen Beförderns der russisch-preußischen Dampfschiffspost zu verzichten und gab, obwohl es nur auf zwei Jahre abschließen wollte, auf Drängen Lübecks noch drei zu. Es verlangte aber von den Städten, daß sie sich in Zukunft jeder Transitbeförderung fremder Korrespondenz enthiellen und mit der freistädtischen Post nur ihre eigene beförderten. Ferner forderte Dänemark von Hamburg, daß es für die englisch-dänische Korrespondenz, die über Cuxhaven ihren Weg nahm, im Sommer kein Transitporto und im Winter für die Strecke Cuxhaven-Hamburg nicht mehr an Porto verlange, als auch die anderen Nationen zu tragen hätten. Diese letztere Forderung lehnte Dr. Buchholz strikte ab, da er in seiner Eigenschaft als Vertreter Hamburgs nur wegen der beiden Städte gemeinsamen Post zu verhandeln habe, und die dänisch-englische Korrespondenz mit diesen Dingen nicht das geringste zu tun habe. Dänemark bestand aber auf Aufnahme dieses Punktes in die Konvention, wie es auch nicht davon abzubringen war, die Transitbeförderung fremder Post allein für sich in Anspruch zu nehmen und nicht daran dachte, sie gegen eine noch so hohe Transitvergütigung den Städten zu überlassen. Für Dänemark galt es besonders gegen Preußen, dessen Vordringen auf dem Gebiete des Postwesens in Norddeutschland ihm ein Dorn im Auge war, Front zu machen, da es befürchtete, daß dem preußischen Postagenten in Lübeck bald ein eigener preußischer Postmeister folgen würde. Da ein Nachgeben Dänemarks nicht zu erwarten war, sah sich Dr. Buchholz gezwungen, sich nach Berlin zu begeben, um dort wegen Abänderung des preußisch-lübischen Vertrages von 1829 zu verhandeln. Die Lage Lübecks war eine äußerst unangenehme, ja peinliche, denn dadurch, daß es durch Verstoß gegen die lübisch-dänische Uebereinkunft jetzt auch den lübisch-preußischen und Preußen eventuell seinen preußisch-russischen Vertrag ändern mußte, konnte möglicherweise die 1829 glücklich zustande gekommene Dampferverbindung Lübeck-Riga-Petersburg, die den Verkehr der Travestadt so gehoben und ihr so manchen Vorteil gebracht hatte, vollkommen illusorisch werden. Dr. Buchholz erreichte jedoch in Berlin, daß Preußen in Kopenhagen vorstellig werden und dazu auch Rußland veranlassen wollte. Den direkten Weg von Lübeck nach Hamburg über Schönberg i. H. durch den über Boitzenburg zu umgehen, kam nicht in Frage, da es weder Preußen noch Lübeck gestattet war, ihre Posten durch Lauenburg ohne dänische Genehmigung zu vermehren. Die Vorstellungen des preußischen und russischen Gesandten in der Postangelegenheit beim auswärtigen Amt in Kopenhagen fruchteten nichts. Dänemark

blieb bei dem Transitverbot für die ausländische Korrespondenz, war allerdings bereit, den Städten eine Vergütung zu zahlen und verzichtete auf Behandlung der Portofrage bezüglich der englisch-dänischen Korrespondenz, da es z. Z. dieserhalb mit England Unterhandlungen führte und sich mit dem Gedanken trug, die englisch-dänische Korrespondenz, um Hamburg zu übergehen, über Glückstadt zu befördern. So konnte Dr. Buchholz am 12. November 1835 den endgültigen Vertrag abschließen. Es blieb, wie erwähnt, bei den wesentlichen Abmachungen von 1817. Dänemark beförderte die fremden Korrespondenzen, die Städte erhielten ¼ der Portoeinnahmen aus der preußisch-russischen von Dänemark vergütet und ⅕ von denen einer etwaigen lübisch-schwedischen Dampfschiffskorrespondenz, falls die Schiffe von Stockholm nur bis Travemünde fuhren. Alle dänische Dampfschiffskorrespondenz ging auf dänische Rechnung*) (Art. III—V). In Art. XIV erhielt Dänemark die Unkündbarkeit aller seiner bestehenden Posten bestätigt. Die Konvention galt 5 Jahre und konnte ein Jahr vor Fristablauf gekündigt werden (Art. IX). Sollte aber bei den sechs Monate vor Vollendung der neuen Kunststraße zwischen Lübeck und Hamburg stattfindenden Verhandlungen über die Posten auf dieser Strecke keine Einigung erzielt werden, so lief dieser Vertrag mit Ablauf des 6. Monats vor Vollendung der Chaussee ab (Art. XIII).

Die Portoeinkünfte der russisch-preußischen Korrespondenz betrugen in der Zeit von 1836 bis 1846 für die beiden Städte:

1836: 517 M.; 1837: 536 M.; 1838: 370 M.; 1839: 514 M. 12 S.; 1840: 459 M. 13 S.; 1841: 424 M. 15 S.; 1842: 442 M 6 S.; 1843: 443 M. 10 S.; 1844: 518 M 9 S.; 1845: 449 M. 15 S.; 1846: 550 M. 15 S.

Daß Dr. Buchholz und auch schon 1817 Dr. Gütschow bei ihren Verhandlungen mit Monrad so wenig zu Gunsten der Städte erreichten, lag vor allem an der mangelhaften Unterstützung, die sie bei Hamburg fanden: Einmal waren Hamburgs postalische Beziehungen zu Dänemark seit 1768 die besten und geregelsten. Der Hamburger Senat legte daher auf gutes Einvernehmen mit Dänemark großes Gewicht und ging auch schon eher als Lübeck auf dänische Wünsche ein, zumal dann, wenn dadurch sein Verkehr nach Schleswig-Holstein gefördert wurde.

*) Seit 1825 bestand ein einmal wöchentlicher Postdampferverkehr zwischen Lübeck und Kopenhagen, der auch die Veranlassung war, daß Dänemark seine reitenden Posten zwischen Hamburg und Lübeck über Oldesloe vorübergehend vermehrte. Ab 1839 wurde dieser Dampfpostverkehr zweimal wöchentlich betrieben.

So erklärte er sich z. B. auch bereit, als die Verhandlungen zwischen Dänemark und England zwecks Beförderung der englisch-dänischen Korrespondenz über Glückstadt kein positives Ergebnis zeigten, sie unentgeltlich über Hamburg transitieren zu lassen und lehnte 1835 alle Vorschläge seiner Schwesterstadt an der Trave, etwas gegen das dortige dänische Oberpostamt zu unternehmen, glatt ab. Zum anderen unterschieden sich die Ansichten Hamburgs über den postalischen Verkehr von denen Lübecks grundsätzlich. Hamburg stand schon damals auf dem Standpunkt, der in Lübeck erst zwanig Jahre später durchdringen sollte, daß bei allen Verkehrsfragen das wesentliche ist, daß Verkehr und Handel gefördert werden und daß die Frage, wer den Verkehr in die Hand nimmt, erst in zweiter Linie in Frage kommt. Auch kam es Hamburg vor allem darauf an, am Handel zu verdienen und nicht am postalischen Verkehr. Auf die Einkünfte aus den Posten legte es schon damals, ganz im Gegensatz zu Lübeck, das auf jede noch so kleine Einnahme aus dem Postwesen erpicht war, weniger großen Wert. Auch ist das Postwesen für Hamburg höchst selten eine Angelegenheit des Prestiges gewesen. In wessen Händen sich die Verbindungen zwischen Lübeck und Hamburg befanden, war den Hamburger Handelskreisen weniger wichtig, wenn sie nur schnell und nicht so kostspielig waren. Es kann hier wohl gesagt werden, daß Lübeck damals die Zeichen der Zeit nicht erkannte, sonst hätte es als führender Teil auf städtischer Seite bei den Unterhandlungen schon jetzt wegen des Verkehrs nach Hamburg mit Dänemark nach anderen, moderneren Gesichtspunkten abgeschlossen, hätte nicht immer den Dänen die Initiative überlassen und zäh an seiner Post über Schönberg i. H. festgehalten, die über kurz oder lang doch der dänischen Konkurrenz erliegen mußte. Aber die Verkehrspolitik war nun einmal konservativ eingestellt, Postregal und Postverdienst, Prestige und finanzieller Gewinn waren in erster Linie d i e Grundsätze. Erst spät änderte sich diese Politik, als es aber auch allerhöchste Zeit war. Das Verdienst, hier den Umschwung vollzogen und Verkehrspolitik um des Verkehrs willen getrieben zu haben, gebührt Senator Curtius, wie wir noch sehen werden. Vorläufig konnte man sich aber von den alten Prinzipien nur schwer trennen.

Zu Ende des Jahres 1839 kündete Dänemark, wie es nicht anders zu erwarten war, die 4 Jahre vorher abgeschlossene Uebereinkunft und erklärte sich zu Verhandlungen, besonders die neuen Schnellkutschen, die Diligencen, betreffend, bereit. Die Gefahr lag sehr nahe, daß Dänemark jetzt die neue Straße

über Oldesloc zum Nachteil der städtischen Post einseitig für sich in Anspruch nehmen und mit den Schnellverbindungen auch Briefe bei bedeutender Herabsetzung des Portos befördern würde, sodaß dann mit einem vollkommenenen Ruin der städtischen Briefpost zwischen Lübeck und Hamburg zu rechnen war. Das Ziel der Städte war daher Beteiligung, und zwar möglichst umfangreiche, an den neuen Posten, was Dänemark auf ein Minimum zu beschränken wünschte. Der von Lübeck abgesandte Senator Ludwig Müller führte dieserhalb im Auftrage beider Städte in Kopenhagen die Verhandlungen. Auf Anraten Hamburgs eröffnete er den dänischen Unterhändlern gar nicht erst die ihm von Lübeck erteilten primären Grundsätze für die Verhandlungen, die Dänemark gegenüber eine Ungeheuerlichkeit darstellten, sondern trat gleich mit dem nach liberaleren Prinzipien gehaltenen Projekt einer neuen umfangreichen Kommunionpost zwischen den Städten und Dänemark auf den Plan. Die Städte dachten hier an eine Gemeinschaftlichkeit in Brief-, Personen- und Frachtpost in der Art, daß, je größer der Anteil Dänemarks an der Fahrpost sei, desto geringer der an der Briefpost sein sollte. Als Vorbild diente die Kommunionpost Hamburgs und Hannovers zwischen Hamburg und Bremen*). Einen auf dieser Basis aufgebauten Vertragsentwurf überreichte Senator Müller der Generalpostdirektion, die ihn jedoch ablehnte und sich dahin vernehmen ließ, daß Dänemark es bei dem Vertrag von 1835 bestehen lassen und nur wegen der Deligencen verhandeln wolle. Diese letzteren gedachte die Generalpostdirektion aus einem besonderen Hause in Lübeck durch einen dänischen Beamten, der dem dänischen Oberpostdirektor in Hamburg unterstehen sollte, expedieren zu lassen. An dem Reingewinn aus der Personenbeförderung sollten die Städte mit 50 Prozent beteiligt sein, ein großzügiges Angebot von dänischer Seite, wie es die Städte nicht erwartet hatten. Lübeck war dennoch mit diesem Vorschlag der dänischen Generalpostdirektion gar nicht einverstanden; seine Ziele gingen vielmehr dahin, eine gänzlich neue, unkündbare Postkonvention abzuschließen. Was sollten der Travestadt auch in Zukunft die ihr 1835 gelassenen Posten

*) Mit der zwischen Hamburg und Bremen verkehrenden Kommunionpost Hamburgs und Hannovers verhielt es sich folgendermaßen: Die Briefpost befand sich in den Händen der beiden Städte, und Hannover erhielt Transitporto vergütet. An der täglich zwischen beiden Städten verkehrenden Diligence und an der 4 mal wöchentlich fahrenden Frachtpost war Hamburg und Hannover je zu 50 % beteiligt.

nützen, wenn bessere dänische Verbindungen über Oldesloe vorhanden waren? Erforderte doch die einmal wöchentliche städtische Fahrpost über Schönberg in den letzten Jahren schon einen jährlichen Zuschuß von 800—900 Mark und seit 1838 war diese Straße in das dänische Zollgebiet einbezogen. Mit der besonderen Expedition der Diligencen durch einen Dänen konnte sich Lübeck auch nicht befreunden. Es sah in ihm den zukünftigen dänischen Postmeister und einen schädlichen Handelsspion und erging sich in historischen Reminiszenzen an die unruhigen Zeiten unter Wagner-Ziege 1697 und Albringk 1719—1723. — Dänemark wußte aber auf die Beschleunigung der Verhandlungen einen Druck dadurch auszuüben, daß es die Ratifikation der vor kurzem mit Lübeck abgeschlossenen Zoll- und Schiffahrtsverträge von dem Abschluß einer vorläufigen Postkonvention abhängig machte. So kamen denn bei einigem Entgegenkommen auf beiden Seiten am 8. Juli 1840 zwischen dem Grafen Reventlow-Criminil, Senator Müller und Dr. Sieveking-Hamburg die Präliminarien eines Postvertrages glücklich zustande: Die Expedition der von Dänemark einmal wöchentlich und bei Bedarf auch öfter zwischen Hamburg und Lübeck einzurichtenden Diligencen über Oldesloe erfolgt in Lübeck durch die städtische Postbehörde. Die Oberleitung hat im Auftrage der Generalpostdirektion der dänische Oberpostamtsdirektor in Hamburg. Die Diligencen dürfen keine Pakete oder Frachtgüter befördern und Briefe nur zwischen den dänischen Staaten und einer der beiden Städte oder dem Auslande. Die Städte sind mit 50 Prozent an dem Reingewinn aus der Passagier- und Effektenbeförderung beteiligt. Die Briefpost bleibt den Städten, wie 1835 festgelegt. Die Korrespondenz kann auch gegen eine geringe Transitabgabe mit den Diligencen befördert werden. Die Frachtposten werden später geregelt. Wegen der Dampfschiffahrtsposten bleibt es bei den Bestimmungen von 1835. Lübeck steht es aber frei, eine besondere Vergütung für die Beförderung der nicht dänischen Dampfschiffahrtskorrespondenzen auf seinem Gebiete (Travemünde-Lübeck) zu fordern; es fällt dann der vorgesehene Gewinnanteil von ¼ des Reinertrages bei der russischen und ⅓ bei der schwedischen Dampferpost fort. Die unkündbaren dänischen Posten werden genau festgelegt und neue dürfen nur mit Zustimmung des Senats errichtet werden. Der Vertrag dauert bis zum 1. Januar 1868. — Im September wurden dann die neuen Verhandlungen, die die Einzelheiten näher festlegen sollten, in Hamburg aufgenommen. Dem lübischen Vertreter Dr. Torkuhl gelang es noch, für Lübeck besondere städtische

Staffettenritte für die nicht aus dänischen Häfen kommende Dampfschiffskorrespondenz nach Lübeck und Hamburg durchzusetzen (Art. III).

Ein Ereignis hätte unter Umständen alles bisher Erreichte wieder zum Scheitern bringen können. Der dänische König, Christian VIII., hatte bei seinem Aufenthalte in Lübeck am 31. August 1840 die Existenz eines kgl. hannoverschen Postamts daselbst festgestellt und sich dahin vernehmen lassen, daß, was Lübeck Hannover zugestehe, auch Dänemark verlangen könne, und daß er den projektierten Vertrag nicht eher ratifizieren werde, bis der Senat Dänemark gleiches Recht widerfahren lasse wie Hannover*). Um jegliche Verzögerung zu vermeiden, gab Dr. Torkuhl deswegen eine besondere Erklärung des Inhaltes ab, daß Lübeck dem dänischen König dasselbe Recht in Postangelegenheiten zugestehe, wie jeder anderen auswärtigen Macht und dafür Sorge tragen werde, daß das hannoversche Postamt gemäß § 10 der Konvention von 1740 in Bälde verschwinde. Nachdem auch dieses Hindernis glücklich beseitigt war, konnte am 30. September der endgültige Vertrag zwischen den dänischen Residenten in Hamburg von Bille, Postdirektor Monrad, Senator Dr. Torkuhl und Syndikus Dr. Banks-Hamburg auf Grund der Präliminarien vom 8. Juli abgeschlossen werden**). Die Konvention umfaßte 14 Artikel und 2 Anlagen. In der einen wurde die unentgeltliche Beförderung der englisch-dänischen Korrespondenz, wie es Hamburg schon vordem zugestanden hatte, festgelegt, und in der anderen waren die von Lübeck aus verkehrenden dänischen Posten verzeichnet, wobei man aber von der ohne Vertrag eingerichteten Neustädter Fußbotenpost und von den Postverbindungen mit den Dampfern „Friedrich VI." und „Malmö" absah.

---

*) In der am 23. Januar 1740 zu Klein-Grönau geschlossenen Konvention zwischen Lübeck und Hannover bewilligte der Senat Hannover, da er auf das Wohlwollen der hannover-englischen Regierung für Lübecks Handel und Schiffahrt angewiesen war, ein eigenes Postamt. In § 10 dieses Vertrages war jedoch festgesetzt worden, daß nach dem Tode des damaligen Postmeisters die hannoversche Post unter die Verwaltung der Schonenfahrer kommen sollte. Hannover wußte dies aber in den folgenden Jahren bis zur Franzosenzeit und noch darüber hinaus zu verhindern. Der lübische Senat hatte sich 1834 ausdrücklich versichern lassen, daß nach Absterben des hannoverschen Postverwalters Tidow der § 10 des Postvertrages von 1740 in Kraft treten solle. Am 30. IX. 1845 wurde dann auch das hannoversche Postamt aufgelöst.

**) Siehe Anhang Seite 89.

Die Diligencen, durch deren Einrichtung endlich eine bequeme, der Zeit entsprechende Verbindung für den Personenverkehr geschaffen war, konnten nicht, wie vorgesehen, am 1. Mai 1841, sondern erst am 1. Juni ihren Betrieb aufnehmen. Zu ihrer Expedition in Lübeck mußte ein besonderes Haus auf dem Pferdemarkt gemietet werden, da das Postamt für diese Zwecke zu klein war. Die Diligencen legten die 9 Meilen lange Strecke Hamburg-Lübeck in 6 Stunden zurück. Die Abfahrt war in Lübeck 6 Uhr morgens und in Hamburg um 7 Uhr. Jede Diligence hatte 12 Innen- und 3 Außenplätze. Die Fahrt Hamburg-Lübeck bzw. umgekehrt kostete 6 Mark 4 Schilling, ein Außenplatz 2 Mark weniger. Die Mitnahme von Gepäck bis zu 30 Pfund war gestattet. Bei Ueberfüllung der Diligence, zu deren Benutzung sich der Reisende tags zuvor in eine Liste eintragen mußte, fuhr außerdem abends zuvor um 11 Uhr eine besondere sechssitzige Chaise. Die Fahrt ging von Lübeck über Oldesloe und von hier vorläufig über Heidkrug und Ochsenzoll nach Hamburg, ab 1. Juli jedoch über Ahrensburg, Wandsbek, nachdem auch hier die neue Chaussee fertiggestellt und damit der Weg um eine halbe Meile verkürzt war. Ab 1. Juli 1846 trat nun insofern eine Beschleunigung ein, als von da ab die Meile in 35 Minuten zurückgelegt wurde. Von diesem Termin an war auch die Beförderung von Paketen bis zu 8 Pfund zulässig. Außer der in Art. VIII den Städten gelassenen Frachtpost (einmal wöchentlich über Schönberg i. H.) verkehrte zwischen Lübeck und Hamburg noch eine zweite dänische Frachtpost über Ratzeburg, Hemfelde, Schwarzenbek und Wentorf, die Sonnabend abends in Lübeck abfuhr und Montag zur selben Zeit wieder zurückkam.

In den folgenden Jahren traten noch einige wesentliche Verkehrsverbesserungen für Lübeck ein. Im Januar 1844 eröffnete Dänemark zwecks schnellerer Beförderung der Korrespondenz zwischen Lübeck-Neustadt i. H.-Oldenburg i. H.-Heiligenhafen und Burg a. F. eine zweimal wöchentlich reitende Post nach Neustadt, die in Lübeck Donnerstags um 11 Uhr und Sonnabends um 9,30 Uhr abging. Der Senat war bereit, zu dieser Neuanlage seine Zustimmung zu erteilen, wenn Dänemark Lübeck auch, wie Hamburg, eine viermal wöchentliche Verbindung nach Kopenhagen verschaffe, da die lübische Handelsbeziehungen zu Dänemark eine derartige Verkehrsverbesserung erforderten. Dänemark stellte dem Ansinnen des lübischen Senats nichts entgegen, trotzdem es sehr bezweifelte, ob es bei der neuen Linie auf seine Kosten kommen würde und richtete zwei neue reitende Briefposten zwischen Lübeck und Rendsburg,

wo sie Anschluß an die zwischen Hamburg und Kopenhagen verkehrenden dänischen Posten hatten, ein. Am 1. April 1844 wurde diese Linie, die über Plön und Kiel führte, eröffnet. Die Abgangszeiten in Lübeck waren Montags und Sonnabends abends 9,00 Uhr.

Dänemark erweiterte zu dieser Zeit nicht nur im Norden der Travestadt seinen Postverkehr, sondern auch im südlich davon gelegenen Lauenburg bot sich jetzt Gelegenheit, Besserungen auf dem Gebiete des Postwesens zu schaffen. Als am 1. Oktober 1845 die hannoversche Generalpostdirektion die Post zwischen Lübeck und Lauenburg über Ratzeburg-Mölln-Büchen einstellte und endlich nach 105 Jahren auf ihr Postamt in Lübeck verzichtete, nahm Dänemark eine neue Linie von Ratzeburg, das ja mehrmals wöchentlich mit Lübeck in Verbindung stand, über Mölln-Schwarzenbek nach Lauenburg auf. Diese einmal wöchentlich verkehrende Personen-, Fracht- und Briefpost war insofern für die städtische Post von Bedeutung, als sie auch für das lübische Stadtpostamt geschlossene Briefpakete nach dem Lauenburgschen und weiter nach Hannover gegen ein Transitporto von 1 M. 8 S. lüb. Kurt. pro Pfund (— 4 Prozent für Emballage) beförderte.

Nachdem auf diese Weise die bisherige postalische Verbindung zwischen Lübeck und Hannover durch eine dänische gleichsam ersetzt war, sollte es nicht mehr lange dauern, daß auch noch eine andere auswärtige Post, die die Verbindung zwischen Lübeck und einem seiner benachbarten Territorien herstellte, die oldenburgische, (zwischen Lübeck und Eutin) in dänische Hände überging. Schon im Januar 1836 hatte die oldenburgische Rentekammer zu Eutin eine bessere, möglichst tägliche Verbindung des Fürstentums Lübeck mit der Hansestadt gewünscht. Vor allem die Regierung in Eutin empfand es als besonders schmerzlich, daß sie auf diese Weise nur zweimal wöchentlich mit der Residenz Oldenburg i. O. korrespondieren konnte, und daß ihre Briefe auf dieser Strecke so unendlich lange unterwegs waren. Seit 1721 stand Eutin nur zweimal wöchentlich mit Lübeck in Verbindung; die Briefe aus dem Fürstentum nach West- und Mitteldeutschland wurden von Lübeck nach Hamburg mit der dänischen Post befördert. 1836 kam eine von Oldenburg gewünschte tägliche Fußbotenpost nicht zustande, da es Lübeck nach § 3 der Konvention mit Dänemark von 1835 nicht gestattet war, die Briefe aus dem Fürstentum von Lübeck aus weiter zu befördern. Auf Vorstellung Oldenburgs bei der dänischen Generalpostdirektion gestattete Dänemark endlich 1844 die Beförderung der oldenburgischen Korre-

spondenz aus dem Fürstentum Lübeck zwischen dem dänischen Postamt in Hamburg und dem Stadtpostamt in Lübeck durch die freistädtische Post, wofür den Städten 1 S. pro Lot vergütet wurde. Inzwischen hatten aber Verhandlungen zwischen Oldenburg und Dänemark zwecks Uebernahme der Post im Fürstentum Lübeck von seiten Dänemarks stattgefunden, die 1846 zum Abschluß gekommen waren: Der Großherzog von Oldenburg übertrug am 1. April 1846 die Verwaltung des Postwesens im Fürstentum Lübeck der dänischen Generalpostdirektion auf 10 Jahre. Das gesamte Verkehrswesen wurde von Dänemark neu geordnet und auch die Verbindung nach Lübeck bedeutend verbessert. Dänemark verpflichtete sich, folgende Posten von Eutin nach Lübeck anzulegen: 1. dreimal wöchentlich, Montags, Donnerstags und Sonnabends eine Diligence über Schwartau, 2. einmal wöchentlich einen direkten Frachtwagen und 3. an den Tagen, wo die genannten Posten nicht verkehrten, eine reitende Post zwischen Lübeck und Eutin. Mit Lübeck schloß dieserhalb am 11. März 1846 Dänemark einen Vertrag, der die Expedition dieser Posten durch den lübischen Postvorsteher in seiner Eigenschaft als dänischer Postmeister vorsah und ihm als Entgelt 12½ Prozent von den eutinschen Posteinnahmen einräumte. Die schon 1844 dänischerseits gestattete Beförderung transitierender Briefe aus dem Fürstentum Lübeck mit der freistädtischen Post war auch fernerhin erlaubt. Dänemark machte jedoch in Zukunft höchst selten davon Gebrauch und sandte die eutinschen Briefe meist über Kiel.

So war auch das ehemalige fürstbischöflich-lübische, seit 1803 fürstlich-oldenburgische Postwesen, das Christian August in den ersten Jahren des 18. Jahrhunderts zugleich mit dem holstein-gottorpschen in so großzüger Weise geschaffen hatte, nach beinahe 150jährigem Bestehen einerseits den neuen Verkehrsanforderungen und andererseits dem immer machtvoller vordringenden und seine Interessensphäre stets zu vergrößern strebenden Dänen zum Opfer gefallen.

Noch in demselben Jahre sollte Lübeck eine nicht zu unterschätzende neue Verkehrsmöglichkeit bekommen. Die vor kurzem errichtete Eisenbahnlinie Berlin-Hamburg machte eine Aenderung der gesamten dänischen Posten im Herzogtum Lauenburg notwendig. Dänemarks Bestreben ging besonders dahin, nicht an der Bahnlinie gelegene Orte im Lauenburgischen, wie Mölln und Ratzeburg, in geeigeneter Weise mit den Zügen durch Posten zu verbinden. Lübeck, das Dänemark, wie wir noch sehen werden, von jedem Eisenbahnverkehr nach Möglichkeit abzuschneiden und seinen Handel durch Entziehung dieses

neuen Verkehrsorgans zu schädigen suchte, mußte nach Lage der Dinge notwendigerweise von den neuen Postlinien auch einen gewissen Vorteil haben. Vielleicht war für Dänemark, Lübeck an dieser neuen Verbindung teilnehmen zu lassen, auch maßgebend, daß es den anderen deutschen Staaten gegenüber, bei denen sich die Hansestadt bitter über die dänischen Bedrücker beklagte, einen Beweis seines Wohlwollens gegenüber Lübeck in Händen haben wollte.

Für Lübeck selbst sollte es eine Beruhigungspille sein, durch die die Dänen noch nebenbei gut zu verdienen hofften. Schwarzenbek hielt man für den geeigneten Ort, von wo die Posten nach Lauenburg einerseits und nach Mölln-Ratzeburg andererseits, und falls es der Senat gestattete, bis Lübeck ihren Weg nehmen sollten. Die Post sollte der Beförderung von Personen, Frachten und Briefen dienen und in Schwarzenbek täglich nach Ankunft des zweiten Personenzuges von Hamburg und des ersten von Berlin abgehen, um 4,30 Uhr nachm., und die Travestadt nach sechsstündiger Fahrt erreichen. Auf Anraten des Postdepartements war der lübische Senat bereit, diese neuen Posten zuzulassen. Lübeck hoffte, sich durch die neuen Postrouten bessere Verbindung nach Hannover und Preußen zu schaffen und wollte sich den Anschluß an die wichtige Bahnlinie keinesfalls entgehen lassen, besonders für seine weitergehende Korrespondenz. Der Senat wünschte eine tägliche Beförderung von Briefen in geschlossenen Paketen und Frachten, ausgenommen Sonnabends, da Dänemark schon vordem an diesem Tage eine unkündbare Frachtpost über Ratzeburg nach Hamburg besaß. Die Beförderung sollte auf Rechnung des Stadtpostamtes geschehen, das dafür an Dänemark ein entsprechendes Transitporto*) zahlen wollte, während es Dänemark den gesamten Lokalverkehr zu überlassen gedachte. Wider Erwarten ging Dänemark auf die lübischen Wünsche ein und am 15./16. Dezember 1846 konnte die neue Verbindung eröffnet werden, die bald zu den frequentiertesten von Lübeck ausgehenden Posten zählte und für das lübische Postamt äußerst günstige finanzielle Ergebnisse zeitigte, denn nicht nur die gesamte lübische Post nach Hannover, wohin täglich Anschluß

*) Lübeck wollte Dänemark für die Beförderung vergüten: Nach und von Hannover und Preußen durch Lauenburg: Briefe 1 M. 8 S. pro Lot (— 4% für Verpackung); Frachtgüter 3/4 der hannoverschen Posttaxe für Postgüter Lübeck-Lauenburg. Nach und von Hamburg: Briefe 1/2 S. pro Lot (— 4% für Verpackung); Frachtgüter 3/4 der üblichen Taxe (siehe Anhang Seite 98).

über Lauenburg war, und Preußen wurde auf dieser Route versandt, sondern auch mancher Reisende von Lübeck nach Hamburg nahm bei günstigen Anschlüssen statt über Oldesloe über Schwarzenbek seinen Weg, zumal dann, wenn er die neueste Beförderungsart, die Eisenbahn, einmal kennen lernen wollte, und deren waren um diese Zeit gewiß nicht wenige. — Berlin konnte jetzt von Lübeck aus über Schwarzenbeck in 13 Stunden erreicht werden.

Mit Recht hält der damalige Präses des Postdepartements, Senator Sievers, die Uebereinkunft, die Schwarzenbeker Postlinie betreffend, die in der kurzen Zeit von nur einen Monat zustande gekommen war, als die vorteilhafteste, die Lübeck jemals und namentlich mit Dänemark abgeschlossen habe. Lübeck hatte eine unkündbare Postverbindung an die wichtigste deutsche Eisenbahnlinie Berlin-Hamburg erlangt und dazu für nur Transitbriefe und Transitfrachten. Die bisher zweimal wöchentlich zwischen Lübeck und Ratzeburg kursierende dänische Reitpost stellte ihren Verkehr ein und auch der Betrieb der einmal wöchentlich über Schönberg i. H. zwischen Lübeck und Hamburg verkehrenden freistädtischen Fahrpost lohnte sich nicht mehr, als ab 1. Mai 1848 noch außerdem täglich eine zweite Frachtpost zwischen Lübeck und Schwarzenbek verkehrte.

Wenn auch dieser letzte Abschluß zwischen Lübeck und Dänemark ein für die Hansestadt höchst erfreuliches Resultat ergab, so täuschte er doch nicht über die von Dänemark erlittenen Schmälerungen des lübischen Postwesens in der Zeit von 1817 bis 1840 hinweg. Mit jedem neuen Vertrage war dem Postwesen der Hansestadt wieder etwas genommen bezw. ließ Dänemark Lübeck an den auf Grund technischer Fortschritte erfolgten Neuerungen im Verkehrswesen keinen wirklichen, sondern nur einen finanziellen Anteil nehmen, der allerdings von Lübeck sehr geschätzt, aber dennoch die völlige Abhängigkeit der Travestadt vom dänischen Postwesen nach wie vor bestehen ließ: 1817 hatte der freie reichsstädtische Verkehr zwischen Hamburg und Lübeck sein Ende gefunden, 1835 wurde der Stadtpost die Dampfschiffahrtskorrespondenz entzogen und endlich 1840 wurde der neue Schnellpostverkehr zwischen den beiden Hansestädten als ein rein dänischer in Betrieb und Verwaltung eingerichtet. Lübeck war, was seine postalischen Verbindungen anging, gänzlich auf dänisches Wohlwollen angewiesen, und der lübische Stadtpostmeister war ja auch in Wirklichkeit zu 80 Prozent ein dänischer, denn außer den Posten nach Mecklenburg und der Briefpost zwischen Lübeck und Hamburg, die, was die äußere Art der Beförderung anging, ja

auch eine dänische war, hatte er nur dänische in seiner Verwaltung. Die Gründe dafür, daß das lübische Postwesen immer mehr zurückging und die Postbefugnisse Dänemarks von Jahr zu Jahr umfangreicher wurden, lagen darin, daß, was das Verkehrswesens anging, um diese Zeit Dänemark höchst aktiv war, während die Travestadt eine kaum glaubliche Passivität an den Tag legte und nie die Initiative zu Neuerungen und Verbesserungen ergriff, sondern es Dänemark überließ, hier tätig zu sein, sodaß Lübeck meist vor vollendete Tatsachen gestellt wurde und den dänischen Wünschen nachgeben mußte. Dieses Verhalten Lübecks hatte wiederum darin seine Ursache, daß sein Postwesen des richtigen Leiters entbehrte. Der immer noch aus der Mitte der Schonenfahrer gewählte Postmeister mochte ja ein tüchtiger, auf allen kaufmännischen Gebieten erfahrener kaufmännischer Beamter sein, aber ein Postfachmann, der über moderne Verkehrsfragen mit ausländischen Vertretern verhandeln konnte, der die damals so äußerst schnelle Verkehrsentwicklung richtig zu deuten wußte und einen großzügigen Blick für die notwendigen Verbindungen einer Stadt von der Lage Lübecks hatte, war er nicht. Das lübische Postdepartement, das ja auf diesem Gebiete die maßgebende Instanz war, hätte eben eines derartigen tüchtigen Postfachmannes als Anregers und Beraters auf das dringendste bedurft, denn mit juristischer und kaufmännischer Bildung und Erfahrung allein war das Postwesen jetzt nicht mehr zu meistern. Der auf allen postalischen Gebieten erfahrene Fachmann mußte hier der ausschlaggebende Faktor sein. Gewiß ein Verteidiger der Verhältnisse, so wie sie damals lagen, wird behaupten, daß bei der beinahe systematischen Bedrückung Lübecks von seiten Dänemarks — die ja auf dem Gebiete des Postwesens noch einigermaßen erträglich war — würde ein aktives Vorgehen Lübecks auf diesem Gebiete doch unbedenklich an dem Widerstande der Dänen gescheitert sein. Zugegeben, aber einen Versuch hätte schließlich Lübeck, vielleicht im Verein mit seiner Schwesterstadt an der Elbe, einmal machen können. Aber auch den sucht man vergebens. Erst die Eisenbahn, deren Vorteile sich Lübeck ja verhältnismäßig spät erfreuen sollte, hat auch dem Postwesen in der Travestadt seine Freiheit wiedergegeben

7. Der Eisenbahnvertrag und die postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark während des deutsch-dänischen Krieges 1848—1850.

Wenn auch das dänische Postwesen schwer auf der Travestadt lastete, und sie sich auf diesem Gebiete in vollkommener Abhängigkeit von ihrem nordischen Nachbar befand, so wurde dies doch nicht so drückend empfunden und machte sich nicht so empfindlich zum Schaden für Handel und Verkehr bemerkbar, wie das Bestreben Dänemarks, Lübeck ohne jegliche Eisenbahnverbindung zu lassen und ihm seine alten Zoll- und Schiffahrtsrechte in Holstein-Lauenburg zu entziehen. Dänemark legte es darauf an, Lübeck und Hamburg möglichst zu schädigen und Handel und Verkehr auf die mit aller Macht geförderten dänischen Städte Kiel und Altona überzuleiten*). Schon im 18. Jahrhundert hatte Dänemark einen ähnlichen Versuch gemacht. als es Glückstadt mit allen möglichen Privilegien versah und 1773 die Postlinie von Itzehoe nach Lübeck anlegte. Die augenblickliche Politik war aber viel systematischer aufgebaut und auf viel breiterer Basis, dem dänischen Nationalismus, fundiert; galt es doch zur Zeit des „offenen Briefes“ Schleswig-Holstein und Lauenburg auch wirtschaftlich an Dänemark zu binden und ihre Handelsbeziehungen zu den beiden Handelsstädten zu lösen, sie überhaupt Deutschland zu entfremden und an Dänemark zu gewöhnen. Altona konnte trotz der größten Anstrengungen Dänemarks nie als ernstlicher Rivale Hamburgs in Betracht kommen und die dänische Politik schadete der Hansestadt an der Elbe nicht allzusehr. Mit Lübeck verhielt es sich anders. Kiel wuchs treibhausartig empor und wurde von Dänemark wie keine andere Stadt begünstigt und gefördert. Der Bau eines Schleswig-Holstein-Kanals wurde in Angriff genommen, 1829 legte Dänemark eine neue direkte Chaussee von Altona nach Kiel an, und 1840 wurde die Eisenbahn auf derselben Linie mit staatlicher Subvention in Angriff genommen. Erst nachdem Kiel und Altona durch eine Eisenbahn verbunden waren, geruhte Dänemark zwischen Hamburg und Lübeck wenigstens die Schnellkutschen in Betrieb zu nehmen. Lübeck wurde systematisch von Dänemark, soweit es nur eben gehen konnte, bedrückt und ihm der Boden der Existenz in geradezu fanatisch-egoistischer Weise untergraben: 1832

---

*) Vergl. hierzu und den folgenden Ausführungen die damals erschienenen Broschüren: o. V. (G. H. Evers): Lübecks Bedrückung durch die dänische Politik, Braunschweig 1845 und von demselben Verfasser Kiel-Lübeck, Lübeck 1845.

scheiterte das Projekt einer Bahnlinie Hamburg-Lübeck an dänischem Widerstande, 1845 ein gleiches Lübeck-Büchen, trotzdem Lauenburg diese Strecke dringend wünschte, und ebenso die geplante Linie Lüneburg-Lübeck-Eutin-Kiel, obwohl sich Oldenburg und Hannover dafür eingesetzt hatten. In der Presse war die vorläufige Antwort auf alle Projekte gegeben: „Seine Majestät der König von Dänemark haben es aus höheren Staatsrücksichten bedenklich finden müssen, die Eröffnung neuer Handelswege zu gestatten, die dem Verkehr eine den allgemeinen Interessen des Inlandes nachteilige Richtung geben könnten"*). Auf die Zollschikanen Dänemarks**), die sogar im englischen Unterhause allgemeinen Unwillen erregten, und die Entziehung der Flußschiffahrtsrechte Lübecks in Holstein einzugehen, würde zu weit führen.

Für Lübeck war daher 1846 die Eisenbahn, trotz der günstigen Verbindung über Schwarzenbek, wenn es in Zukunft noch gegenüber Kiel, Stettin und Danzig konkurrenzfähig bleiben wollte, die Lebensfrage***). Senator Dr. Theodor Curtius erkannte dies auch mit sicherem Blick und setzte daher alles daran, dieses Ziel zu erreichen. Bei Preußen und Oesterreich suchte er die notwendige Unterstützung und sorgte dafür, daß die Angelegenheit auf dem Bundestage verhandelt, und Rußland und Schweden deswegen in Kopenhagen vorstellig wurden. Unter diesem allgemeinen diplomatischen Druck konnten die Dänen nicht anders, als den Wünschen Lübecks nachgeben, zumal um diese Zeit die Stimmung in Deutschland besonders gegen Dänemark wegen der Annektion Schleswig-Holsteins aufloderte. Hinzu kam noch, daß die Dänen befürchteten, Lübeck könnte durch Mecklenburg einen für sie mit großem Schaden verbundenen Anschluß an die Eisenbahnlinie Hamburg-Berlin suchen. So kam schließlich am 23. Juni 1847 zu Kopenhagen zwischen Lübeck und Dänemark der sogenannte Eisenbahnvertrag zustande. Dänemark gestattete Lübeck darin die Anlage einer Eisenbahn von Lübeck nach Büchen durch das Herzogtum Lauenburg, wogegen Lübeck auf Hoheitsrechte über die Stecknitz auf lauenburgischem Gebiet verzichtete und Dänemark erlaubte, in Lübeck ein eigenes Postamt zu errichten. Der auf dies Letztere bezügliche § 11 dieses Vertrages lautete:

„Die freie und Hansestadt Lübeck räumt der kgl. dänischen Regierung für die Dauer des Betriebes der Büchen-Lübecker-

*) Kieler Correspondenz-Blatt Nr. 63 Jg. 1845.

**) Vergl. hierzu die Schrift o. V.: Die Verweigerung der Lübeck-Büchener Eisenbahn, Lübeck 1845 S. 19 f.

***) Hoffmann, a. a. O. S. 158 f.

Eisenbahn das Recht ein, eine eigene Postanstalt in der Stadt Lübeck einzurichten und zu halten für alle Posten nach und von den kgl. Landen auf einem passenden bequem belegenen Platze. Sie gesteht der kgl. Regierung die Befugnis zu, die erforderliche Anzahl von Postbeamten, welche kgl. Untertanen sein sollen, dort anzustellen. In gleichem die Zahl der Posten aller und jeder Art zu vermehren und zu vermindern, deren Abgangs- und Ankunftszeiten nach Beschaffenheit der Umstände festzusetzen sowie das Porto zu bestimmen und alle sonstigen mit dieser Post in Verbindung stehenden Angelegenheiten unabhängig von dem hohen Senate oder einer sonstigen Behörde in der Stadt Lübeck zu leiten und zu regeln.

Während desselben Zeitraumes soll die in Artikel 11 des Postvertrages vom 30. Dezember 1840 vorbehaltene Kündbarkeit, der durch die Herzogtümer Holstein und Lauenburg über Schönberg gestatteten Reit- und Fahrpost zwischen den freien Städten Lübeck und Hamburg suspendiert werden.

Im übrigen bleiben die bestehenden Postkonventionen in Kraft und sollen behuf gleichzeitiger Ausführung dieses Artikel 11 mit der Eröffnung der Büchen-Lübecker-Eisenbahn, die im einzeln annoch erforderlichen Verabredungen und Feststellungen nach Maßgabe der in der freien und Hansestadt Hamburg bestehenden kgl. Posteinrichtungen bald thunlichst stattfinden."

Die Inangriffnahme des Eisenbahnbaues und die mit seiner Fertigstellung verbundene Einrichtung eines dänischen Postamtes in Lübeck wurden jedoch durch den 1848 ausgebrochenen Aufstand in Schleswig-Holstein und dem sich daran anschließenden Krieg gegen Dänemark um einige Jahre verzögert. Ein Umstand, der für die weitere Entwicklung des lübischen Postwesens sehr vorteilhaft war, da während dieser Zeit vor den eingehenderen Verhandlungen mit Dänemark wegen des dänischen Posthauses in Lübeck eine bedeutsame Aenderung in der Leitung des lübischen Postwesens eintrat, der Anschluß der Hansestadt an den deutsch-oesterreichischen Postverein erfolgte und sich die Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark wesentlich besserten.

Die kriegerischen Ereignisse und die ihm folgenden Veränderungen in der zivilen Verwaltung von Schleswig-Holstein waren auch auf das lübische Postwesen nicht ohne Einfluß. Die provisorische Regierung der Elbherzogtümer in Kiel erteilte im März 1848 dem lübischen Postmeister Horning den Befehl, den Bestand der dänischen Postkasse anzugeben und nach ihren Anweisungen über die Gelder zu verfügen. Auf Anordnung

des Postdepartements kam er aber diesem Ansinnen nicht nach, da Lübeck gewillt war, den Verkehr nach Dänemark aufrecht zu erhalten und sich nicht mit seinem nordischen Nachbar, mit dem es sich gerade wegen der Eisenbahn und der zukünftigen Postverhältnisse geeinigt hatte, zu überwerfen gedachte. In Hamburg war das dänische Oberpostamt zu einem schleswig-holsteinischen geworden, und alle Beamten mit Ausnahme des Leiters, des Grafen von Holck, hatten sich der provisorischen schleswig-holsteinischen Regierung zur Verfügung gestellt. Diese dachte nun daran, auch in Lübeck ihr eigenes Postkontor zu eröffnen und sandte einen Vertreter dorthin, der hierüber mit dem Senate verhandeln sollte. Die maßlose Forderung Schleswig-Holsteins machte aber jede Uebereinkunft mit Lübeck illusorisch, so daß im August 1848 die Verhandlungen abgebrochen werden mußten.

Da während dieser Zeit jeglicher Postverkehr zwischen Deutschland und Dänemark unterbunden war, legte die dänische Generalpostdirektion besonders Wert darauf, daß wenigstens die Verbindung mit Lübeck über See keine Störung erlitte und nach Möglichkeit vermehrt würde. Sie sandte daher den Kammerjunker Wedel-Heinen Ende März 1848 nach Lübeck, der eine besondere, zweimal wöchentlich verkehrende Dampferpost Travemünde-Kopenhagen einrichtete und vom Senat die Versicherung erhielt, daß Lübeck, soweit es sein Verhältnis zu seinen deutschen Bundesgenossen gestattete, alle beim dortigen Postamt eintreffenden Briefe nach Dänemark an die Dampfer in Travemünde abliefern würde. Gleichzeitig nahm eine norwegische Schiffahrtslinie, die bisher von Christiania nach Kiel fuhr, zweimal wöchentlich ihren Kurs nach Travemünde und von hier fuhr einmal wöchentlich ein schwedisches Dampfschiff nach Gothenburg. Der Schiffsverkehr Lübecks wurde dadurch bedeutend vermehrt und durch die Beförderung der Korrespondenz über Lübeck an diese Dampfer war der finanzielle Gewinn des Stadtpostamtes sehr groß. In der Zeit vom 24. April bis 18. September 1848 mußte der dänische Postdampferbetrieb wegen der Beschlagnahmegefahr eingestellt werden. Während dieser Zeit wurde die dänische Korrespondenz mit schwedischen und norwegischen Dampfern, die dänische Häfen anliefen, befördert, und Lübeck sah sich gezwungen, die Verwaltung der dänischen Post an sich zu nehmen, womit auch die Generalpostdirektion in Kopenhagen unter Wahrung all ihrer Rechte einverstanden war. Die im September wieder aufgenommene dänische Postdampferfahrt nach Kopenhagen fand dann im Winter wieder ein schnelles Ende.

Die schleswig-holsteinische Regierung eröffnete im Februar 1849 wieder die Verhandlungen mit Lübeck, als deren Ergebnis die Uebereinkunft vom 21. April 1849 zu bezeichnen ist. Hierin wurde bestimmt, daß der lübische Postmeister alle Erträge aus dem Verkehr mit Schleswig-Holstein an die Landeskasse zu Kiel abzuliefern hatte. Die Regierung Schleswig-Holsteins verpflichtete sich, für allen Schaden, der Lübeck und seinem Postmeister daraus Dänemark gegenüber oder beim Friedensschluße erwachsen könnte, aufzukommen. Das lübische Postdepartement durfte das vorhandene Guthaben der dänischen Postkasse nicht an die dänische Generalpostdirektion verabfolgen, sondern mußte es vorläufig zurückbehalten, da das damalige Reichsministerium in Frankfurt die Beschlagnahme aller dänischen Güter und Gelder angeordnet hatte. Im März 1849 hielt es Lübeck im Interesse seines Handels und seiner Stellung in der Ostsee für notwendig, da Dänemark schon mit Mecklenburg wegen einer Dampferverbindung Kopenhagen-Wismar in Unterhandlung stand, einen eigenen Dampferverkehr nach Kopenhagen aufzunehmen, was den Dänen höchst willkommen war. Als Abgesandter des Postdepartements wurde Johann Fehling in Kopenhagen mit offenen Armen empfangen und konnte schon am 24. März 1849 einen Vertrag abschließen, in dem Lübeck versprach, zweimal wöchentlich seinen Postdampfer „Lübeck" nach Kopenhagen in Fahrt zu setzen und Dänemark sich verpflichtete, für die Beförderung der Briefbeutel zwischen Travemünde und Hamburg zwei Reichsbankthaler pro Pfund zu zahlen. Dieses Abkommen fand auch die Genehmigung der provisorischen Zentralregierung zu Frankfurt a. M. Solange der Kriegszustand noch dauerte, stand Dänemark viermal wöchentlich mit Lübeck in Verbindung, zweimal durch die „Lübeck" und je einmal durch ein schwedisches und ein norwegisches Dampfschiff.

Die Zeit des Krieges um Schleswig-Holstein hatte wesentlich zur Klärung und Besserung der gesamten Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark beigetragen. Dadurch, daß Lübeck in äußerst kluger Weise sich jetzt mit Dänemark gleichsam aussöhnte und sich nicht gegen früher erlittene Unbill revanchierte, schaffte es freundschaftliche Verhältnisse zwischen den Staaten, die für die bald abzuschließenden neuen Postverträge von unendlichem Werte für die Hansestadt sein sollten. Beiden, Lübeck sowohl wie Dänemark, war dadurch, daß sich die Hansestadt in klarer Erkenntnis der Lage der Dinge nicht mit den anderen deutschen Staaten in das schleswig-holsteinische Abenteuer einließ, aufs beste gedient. Dänemark hielt seine

postalischen Verbindungen zu Deutschland aufrecht und Lübeck konnte an der Transitbeförderung der Post schön verdienen, seinen Hafen für den Ostseeverkehr von der dänischen Blockade freihalten und Dänemark zu der Einsicht bringen, daß es u. U. bei freundschaflichen Beziehungen zur Travestadt sich weit besser stellte, besonders bei kriegerischen Konflikten, als wenn es sie, wie es bisher der Fall war, bedrängte und schikanierte.

Nach Abschluß des Berliner Friedens 1850 war die Wiederaufnahme der postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark insofern mit Schwierigkeiten für das lübische Postamt verbunden, als die Trennung der Finanzen Schleswig-Holsteins von denen Dänemarks fortbestand. Ab 1. April 1851 trat der Vertrag Schleswig-Holsteins mit Lübeck vom 21. April 1849 außer Kraft und die lübisch-dänische Uebereinkunft vom 30. September 1840 hatte wieder Geltung. Am 1. August trat jedoch eine Aenderung dahin ein, daß das Finanzdepartement in Kiel für eine kurze Zeit, wie schon früher, eine besondere Abrechnung über die holsteinischen Posten erhielt.

In Lübeck war während dieser Zeit eine höchstbedeutsame Aenderung in der Leitung des Postwesens vor sich gegangen. Als der lübische Postmeister Stephan Horning 1849 starb, hielt Senator Curtius den Zeitpunkt für gekommen, endlich das Postwesen von der Abhängigkeit der Schonenfahrer, aus deren Mitte nach dem Vertrage von 1814 immer noch der Postmeister zu wählen war, zu befreien und hier einmal gründlich Wandel zu schaffen. Es war nach seiner Ueberzeugung unbedingt erforderlich, daß in Zukunft an der Spitze des lübischen Postwesens ein tüchtiger Fachmann stehe, und daß der Hansestadt mit einem nur kaufmännisch gebildeten Schonenfahrer in keiner Weise gedient sei. Die bisher negative Entwicklung des lübischen Postwesens gab ihm hier vollkommen recht. Es war die höchste Zeit für Lübeck, hier einen Umschwung zu vollziehen, wenn es überhaupt den Anforderungen der Gegenwart auf diesem Gebiete gewachsen sein wollte. Da die Schonenfahrer sich auf Curtius Pläne nicht einlassen wollten, brachte dieser die Angelegenheit vor die Bürgerschaft, der er eingehend die Gründe für die Neuerung und die Vorteile, die damit für das lübische Postwesen bei Verhandlungen, besonders mit dem Auslande, verbunden waren, darlegte. Die Bürgerschaft ließ sich von der Notwendigkeit, die Leitung der Post einem erfahrenen Fachmann anzuvertrauen, überzeugen und hob das Privileg der Schonenfahrer auf. Bei der Neubesetzung des Postmeisteramtes fiel am 2. April 1851 die Wahl, die sich als eine äußerst glückliche erweisen sollte, auf den meck-

lenburg-strelitzschen Postmeister Karl Lebrecht Lingnau, dem der Titel „Postdirektor" verliehen wurde. Auf die weiteren Aenderungen beim lübischen Postamt kann hier im einzelnen nicht eingegangen werden. Der Postbetrieb wurde von Grund auf neu organisiert und alle Postbedienten, die vorher in einem Privatverhältnis zum Postmeister standen, wurden wirkliche staatliche Postbeamte*).

Die von Senator Curtius, dem Reformator des lübischen Verkehrswesens, veranlaßte Neuerung in der Leitung der Post sollte sich schon bald als äußerst fruchtbringend erweisen, und der neue Postdirektor konnte schon nach kurzer Zeit durch verschiedene Erfolge den Lübeckern beweisen, daß man bei seiner Wahl keinen Fehlgriff getan hatte. Curtius und Lingnau gelang es nur mit vielen Mühen und durch langwierige Verhandlungen, den äußerst schwierigen Anschluß Lübecks an den deutsch-österreichischen Postverein zu erreichen, da in Lübeck Dänemark ja fast größere Postbefugnisse hatte, als die Reichsstadt selbst. Hier kam Lübeck vor allem die Uebereinkunft mit Dänemark von 1846, die Schwarzenbeker Post betreffend, die Lübeck den Rest seiner postalischen Selbständigkeit gerettet hatte, zu statten; denn diese Route war ja, abgesehen von der nur lokale Interessen berührenden Hamburg-Lübecker Briefpost die einzige, die noch als eine auf Rechnung der lübischen Stadtpost gehende Post den Verkehr zwischen der Hansestadt und den übrigen deutschen Territorien darstellte. Ohne diese freistädtische Post Lübeck-Schwarzenbek wäre der Anschluß der Travestadt an den deutsch-österreichischen Postverein unmöglich gewesen. Die am 1. Januar 1851 erfolgte Aufnahme der Hansestädte in den Postverein ließ nun auch Lübeck an verschiedenen Vorteilen, die diese Einrichtung bot, teilnehmen und machte eine Neuordnung der postalischen Verhältnisse zwischen Lübeck und dem dortigen thurn- und taxisschen Postamt**) und Mecklenburg notwendig. Auch für die in Bälde nach Fertigstellung der Lübeck-Büchener Eisenbahn eintretenden Verhandlungen zwischen Lübeck und Dänemark wegen des neuen dänischen Postamts und den damit verbundenen Kompetenzabgrenzungen der beiden Kontrahenten war die Zugehörigkeit zu dem deutsch-österreichischen Postverein für Lübeck äußerst

*) Vergl. Teubner: Das Lübecker Stadtpostamt unter freistädtischer Verwaltung und sein Uebergang an das Reich, a. a. O. S. 371; ferner Paul Curtius: Bürgermeister Curtius, Berlin 1902, S. 40 ff.

**) Vgl. Teubner, Die Postverträge zwischen Lübeck und Taxis im 19. Jahrhundet . . . . . a. a. O. S. 338 ff.

günstig und die hier geltenden Prinzipien eine sichere Grundlage, an der von Dänemark nicht gerüttelt werden konnte und die auch für die Zukunft das Postwesen der Hansestadt sicherstellte und eine freie Entwicklung gewährleistete.

8. Die Trennung der städtischen und der dänischen Post 1852.

Als zu Beginn des Jahres 1852 die Lübeck-Büchener Eisenbahn ihrer Vollendung entgegensah, wurden in Lübeck die Verhandlungen zwecks Einrichtung einer dänischen Postanstalt, die Lübeck für die Dauer des Betriebes dieser Eisenbahnlinie im § 11 des betreffenden Vertrages vom 23./27. Juni 1847 Dänmark eingeräumt hatte, aufgenommen. Auf seiten Dänemarks führte die Unterhandlungen der dänische Gesandte in Hamburg v. Dirckinck-Holmfeldt, Lübeck war durch Senator Theodor Curtius und Postdirektor Lingnau vertreten und für die Hamburg berühenden Fragen wurde Syndikus Dr. Merck hinzugezogen. Ueber die wichtigsten Punkte kam sehr schnell eine Einigung unter den Delegierten zustande, sodaß sie ihren Regierungen schon am 3. Februar drei Vertragsentwürfe vorlegen konnten, die dann auch nach einigen unwesentlichen Aenderungen die Billigung der zuständigen Stellen fanden. Der erste Vertrag behandelte die Einrichtung des dänischen Postamts in Lübeck, die Regelung der Rechte der Beamten und Angestellten, und ihre Stellung zum lübischen Staat nahm hier einen breiten Raum ein. Lübeck wußte hier alle Eventualitäten in Betracht zu ziehen, da es wegen all dieser Fragen in ähnlicher Weise schon 1819 mit der thurn- und taxisschen Postverwaltung abgeschlossen und genügend Erfahrung gesammelt hatte. Als Beamte bei dem neuen dänischen Postamt konnten sowohl Dänen als auch lübische Staatsangehörige tätig sein. Die Dänen genossen nicht das Recht der Exterritorialität. Im § 2 wurde die neue Verkehrsanstalt ausdrücklich als eine dänische bezeichnet, um von vornherein etwaige Ansprüche der Herzogtümer Schleswig-Holstein und Lauenburg auf Ausübung selbständiger postalischer Rechte in Lübeck unmöglich zu machen. Die Beförderung aller Posten zwischen Lübeck und Travemünde und der gesamte Extrapostbetrieb blieb der Stadtpost. Das städtische und das dänische Postamt sicherten sich gleichartiges Verfahren im Verkehr mit dem Publikum zu.

Der zweite Vertrag regelte die lübisch-dänischen Postverhältnisse insbesondere. Bei seiner Abfassung waren für Lübeck in der Hauptsache die Bestimmungen und Grundsätze des deutsch-österreichischen Postvereinsvertrages maßgebend. Hier ging es dennoch ohne Zugeständnisse an Dänemark nicht ab. Das Stadtpostamt mußte den Dänen die gesamte schwedische und norwegische Post überlassen. Von der schwedischen Post hatte Lübeck bisher diejenige, die mit Dampfschiffen befördert wurde, expediert, was für die städtische Post eine jährliche Einnahme von 3000 Mark ergab. Die norwegische Korrespondenz war schon immer durch die dänische Post befördert worden mit Ausnahme der Kriegsjahre 1848/50. Das Porto nach Schweden und Norwegen wurde jedoch von Dänemark bedeutend ermäßigt (auf 4 S. der einfache Brief), sodaß Lübeck hierdurch einigermaßen entschädigt wurde. Der gesamte Lokal-, Fracht- und Personenverkehr zwischen Lübeck und Hamburg wurde Dänemark überlassen. Allzu groß war dieses Zugeständnis nicht und ein Gewinn, wenn man bedenkt, daß 1850 dem Verdienst Lübecks von 500 Mark bei der Frachtpost Lübeck-Hamburg über Schwarzenbek ein Zuschuß von 2000 Mark für die Diligencen Lübeck-Hamburg über Oldesloe, die nur noch für Ortschaften in Holstein von Bedeutung waren, gegenüberstand. Das Gros des Verkehrs ging ja jetzt schon per Bahn und in Zukunft, da neue Eisenbahnverbindungen in Aussicht standen, erst recht. Hinsichtlich des Transits dänischer, schwedischer und norwegischer Postsendungen in direkten Kartenschlüssen, gewährte Lübeck den Dänen weitgehende Erleichterungen, wodurch Lübeck die Bedeutung seines Hafens für Dänemark zu erhöhen wußte. Diesem Entgegenkommen Lübecks standen in diesem Vertrage, der ja ganz nach dem Prinzip des do ut des aufgebaut war, auch wesentliche Verzichte Dänemarks zu Gunsten des Stadtpostamtes gegenüber. Lübeck erhielt zahlreiche und gute dänische Postverbindungen zur beliebigen Benutzung und bei äußerst mäßigen Portotaxen zugesichert. Besonders wichtig war für Lübeck die tägliche direkte Verbindung nach Hannover über Artlenburg-Lauenburg. Durch Festsetzung billiger Tarife für den Transport und Transit der lübischen Postsendungen wurde dem Postwesen der Hansestadt eine selbständige Zukunft gesichert. Für Lübeck war aber das Vorteilhafteste bei diesem Vertrage, was einer Wiedergeburt der lübischen Post gleichkam, der Umstand, daß sich Dänemark verpflichtete, alle weitergehenden Postsendungen an das städtische Postamt zur Weiterbeförderung auszuliefern. Hierdurch wurde mit der bisher üblichen Art, daß Dänemark die gesamte Transitpost auf seine

Rechnung beförderte, endgültig gebrochen. Ferner verpflichtete sich Dänemark, die lübisch-hamburgische Briefpost allnächtlich zwischen den beiden Städten für die Stadtpost in geschlossenem Felleisen zu befördern, wodurch Lübeck jährlich 2 500 Mark ersparte. Der dritte Vertrag zwischen Dänemark und Lübeck-Hamburg regelte die Verhältnisse der Posten, die bisher Hamburg und Lübeck gemeinsam betrieben hatten. Seine Bestimmungen entsprachen mutatis mutandis denen des zweiten Vertrages.

Ueberblickt man diese drei Verträge als Ganzes, so kann man sie nur als großen Gewinn für die Travestadt bezeichnen. In geradezu vorbildlicher Weise hatten Curtius und Lingnau die Schwierigkeiten zu meistern gewußt, unter Wahrung der alten dänischen Rechte und unter Anpassung an die deuen Verkehrsverhältnisse diese Verträge zustande gebracht und dabei noch der lübischen Post selbst ihre Freiheit wiedergegeben. Für die Zukunft waren Reibereien mit Dänemark, was das Postwesen anging, so gut wie ausgeschlossen. Eine definitive Abgrenzung der postalischen Rechte und Pflichten der beiden Staaten, was Lübeck schon früher immer gewünscht hatte, war erreicht, trotzdem dies im § 11 des Eisenbahnvertrages von 1847 in so weitgehender Art nicht vorgesehen war. Auch Dänemark war vollauf befriedigt, es hatte das Ziel seiner Wünsche, das eigene Postamt in Lübeck, nach 200 Jahren endlich erreicht. Lübecks politische Hoheitsrechte waren dadurch nicht im geringsten bedroht, ja, sein eigenes Postwesen, das bisher völlig von Dänemark gegängelt wurde, hatte seine Freiheit wiedererlangt und konnte einer ungetrübten Zukunft entgegensehen. Den Verkehrsinteressen Lübecks war aufs beste gedient, und auch finanziell hatte die Hansestadt nicht schlecht abgeschnitten. Das Postdepartement stellt bei einem Ueberschlag der finanziellen Folgen der neuen Postverträge fest, daß unter Berücksichtigung aller Ausgaben und Einnahmen der jährliche Verlust 2 121 M. 12 S. betragen würde, eine Summe, die um diese Zeit ungefähr den jährlichen Postintraden entsprach und die gewiß gegenüber der Erlaubnis der Anlage der lang ersehnten Eisenbahn nicht als zu hoch bezeichnet werden kann. Bei diesen Verträgen war auch zum ersten Mal die Förderung des Verkehrs und ein Entgegenkommen an die Industrie- und Handelskreise und das Publikum überhaupt entscheidend maßgebend, und nicht mehr allein der finanzielle Gewinn. Der aus dem 17. und 18. Jahrhundert stammende Begriff des Postregals war endgültig zum alten Eisen geworfen und nur, dank des energischen Vorgehens von Senator Curtius, Verkehrspolitik

um des Verkehrs willen getrieben worden. Von nicht geringem Nutzen war es für die Travestadt, daß in der Person des Postdirektor Lingnau bei den Verhandlungen ein äußerst tüchtiger Fachmann zugegen war; hatte doch Lübeck bei früheren postalischen Auseinandersetzungen mit Dänemark in Ermangelung eines technischen Beirats oftmals den Kürzeren gezogen.

Am 1. Juli 1852 trat das dänische Oberpostamt in Lübeck, das seine Büro- und Expeditionsräume im Hause Königstraße 657 (neue Nummer 35) errichtet hatte, in Wirksamkeit unter Leitung des Oberpostamtsdirektors und Kammerherrn Major Ernst Frederik von Holstein. Unter ihm versahen vier Bürobeamte und sechs Litzenbrüder und Briefträger ihren Dienst. Für den Verkehr mit dem Publikum war das Oberpostamt im Sommer von 7 Uhr vorm. bis 9 Uhr abds. und im Winter von 8 Uhr vorm. bis 9 Uhr abds. geöffnet. An Sonn- und Feiertagen blieb es jedoch von 1 bis 3 Uhr mittags geschlossen*). Im ganzen dänischen Postbetrieb mußte das Porto für jegliche Art von Postsendungen im Voraus bezahlt werden. Am 1. März 1835 wurde auch eine dänische Postexpedition auf dem Bahnhofe zu Lübeck errichtet, die eine Stunde vor Abgang der Züge 45 Minuten lang zur Annahme von Postsendungen geöffnet war. Die Schwarzenbeker Postlinie wurde natürlich nach Eröffnung der Eisenbahn von Lübeck nach Büchen eingestellt und ebenso 1851 die Fußbotenpost von Lübeck nach Neustadt; im übrigen waren aber die sonstigen Postrouten, die jetzt fast alle täglich betrieben wurden, die gleichen geblieben. Hierzu kamen in den nächsten Jahren noch Fußbotenposten nach Stockelsdorf, Groß-Grönau und Reinfeld i. H. Ab 1. August 1855 gestattete die dänische Regierung, daß auch das dänische Oberpostamt in Lübeck die schon einige Jahre vorher ausgegebenen dänischen Briefmarken zur Frankierung verwende.

---

*) Vergl. Teubner, Das Verhältnis der Lübecker Stadtpostverwaltung zu den Nachbarstaaten während des 19. Jahrh., a. a. O. S. 344 f.

9. Die Postverhältnisse zwischen Lübeck und Dänemark bezw. Schleswig-Holstein während des deutsch-dänischen Krieges 1864 und der Uebergang des dänischen Oberpostamtes in Lübeck an den Norddeutschen Bund.

Das gute Einvernehmen, das von nun an zwischen dem Stadtpostamte und dem dänischen Oberpostamt in Lübeck herrschte, sollte auch durch den 1864 ausbrechenden deutsch-dänischen Krieg nicht gestört werden, wenn auch kleine Veränderungen in der Verwaltung der einzelnen Posten nötig wurden. Kurz nach Ausbruch des Krieges in Schleswig waren die Bundeskommissare der holsteinischen Regierung in Altona mit der dänischen Generalpostdirektion übereingekommen, bei den dänischen Oberpostämtern in Lübeck und Hamburg aus Gründen der Sicherheit eine getrennte Verwaltung der dänischen und der holstein-lauenburgischen Posten einzurichten. Gegen die beabsichtigte Eröffnung eines holstein-lauenburgischen Postkontors in Lübeck durch besondere Beamte der holsteinischen Regierung protestierte der lübische Senat, da dies Vorhaben im Widerspruch stehe zu § 2 des Postvertrages mit Dänemark vom 8. Mai 1852. Lübeck befürchtete nämlich dadurch den Verlust seiner eben erst gewonnenen Freiheit im Postwesen. Der Senat wünschte, das dänische Oberpostamt in Lübeck unter allen Umständen zu erhalten, um eine Blockade seines Hafens von seiten Dänemarks zu verhindern, was ihm ja 1848 auch geglückt war. Ferner galt es, die auf Lübecks Handel und Verkehr so günstig wirkende, neu eingerichtete schwedische Postdampferverbindung zwischen Lübeck und Malmö, die vom 15. Februar an drei- und ab 1. April 1864 sogar fünfmal wöchentlich kursierte und Kopenhagen anlief, zu erhalten. Für Lübeck hatte diese Verbindung insofern noch besonderen Wert, als die peußische Oberpostdirektion sich bereit erklärt hatte, ihre nordische Korrespondenz zum Teil über Lübeck mit diesen Dampfern befördern zu lassen. Lübeck schlug daher der holsteinischen Regierung eine Expedition der betreffenden Posten durch die Stadtpost vor, womit sich die Bundeskommissare jedoch nicht einverstanden erklärten. Sie sandten vielmehr einen Vertreter der holsteinischen Landesregierung zu Kiel nach Lübeck, der dort mit Lingnau zwecks Regulierung der postalischen Beziehungen zwischen Holstein-Lauenburg und Lübeck verhandeln sollte. Zwischen den beiden Unterhändlern kam dann auch am 2. März 1864 ein Vertrag zustande: Die früheren dänischen Postlinien blieben bestehen; die Beförderung der Postsendungen erfolgte in der Weise, daß jede Postverwaltung

die Post bis zur ersten Grenzstation des fremden Territoriums auf ihre Kosten beförderte. Von dem bei der lübischen Stadtpost für Briefe nach Holstein und Lauenburg bezogenen Porto wurden der holsteinischen-lauenburgischen Postverwaltung 25 Prozent vergütet. Die Transitposten wurden entsprechend dem mit Dänemark abgeschlossenen Vertrage von 1853 behandelt; bei den gegenseitigen Vergütungen wurden jedoch runde Pauschalsummen von 25—50 Prozent der betreffenden Einnahmen eingesetzt. Die Expedition der Postsendungen erfolgte durch das Stadtpostamt; das Porto für den einfachen Brief betrug 1¼ S. lüb. Krt.; zur Frankierung wurden lübische Briefmarken verwandt.

Auch mit Dänemark mußte jetzt noch neu abgeschlossen werden, um wenigstens ein Provisorium für die Kriegszeit zu schaffen. Lingnau setzte sich daher, auch im Auftrage des Postdepartements in Hamburg, wo das dänische Oberpostamt bei Kriegsausbruch beschlagnahmt war, mit dem Oberpostdirektor von Holstein und der dänischen Generalpostdirektion in Kopenhagen in Verbindung. Dänemark wünschte seinen Verkehr mit Hamburg und dem übrigen Deutschland über Lübeck aufrecht zu erhalten: Der Vertrag vom 4./6. Mai 1864 setzte fest, daß der Lokalverkehr zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen und Lübeck nach wie vor zum Geschäftsbereich des dänischen Oberpostamts in Lübeck gehörte. Die Beförderung der Transitsendungen nach Deutschland und darüber hinaus, zu denen jetzt auch der geschlossene Hamburger Briefbeutel gehörte, geschah durch Vermittlung des Stadtpostamtes. Die Vergütung für Transit und die Tarife blieben wie bisher. — Beide Verträge, der mit der holstein-lauenburgischen Regierung und der mit Dänemark, können für Lübeck als verkehrsfördernd bezeichnet werden. Es waren vorteilhafte Abschlüsse Lingnaus, die von seiner gründlichen Sachkenntnis zeugten. Das lübische Stadtpostamt machte wieder glänzende Geschäfte, wie in den unruhigen Zeiten 1848/50, wo auch der gesamte deutsch-dänische Verkehr seinen Weg über die Travestadt nahm. Seit dem 1. Dezember 1864 bestand sogar eine tägliche Dampferverbindung zwischen Lübeck und Korsör, die vordem ihren Kurs auf Kiel nahm.

Bei den Friedensverhandlungen in Wien 1864 kamen auch die dänischen Postämter in Lübeck und Hamburg zur Sprache. Oesterreich beantragte, in dem Friedensvertrag einen Verzicht Dänemarks auf die Postanstalten in den beiden Hansestädten, Preußen dagegen ihre Abtretung an die beiden deutschen Großmächte, aufzunehmen. Die Hansestädte waren mit Oesterreichs

Antrag einverstanden und unterstützten ihn, um zu verhindern, daß Preußen die bisherigen dänischen Postbefugnisse in seine Hände bekam. Dänemark gedachte aber nicht, auf seine Verkehrsanstalten zu verzichten, und auch die zukünftige holsteinische Regierung beanspruchte sie, sodaß man sich nicht einigen konnte und die Regelung der Postfrage einer besonderen Konferenz in Berlin vorbehielt. — Im Dezember 1864 ging die Verwaltung des Postwesens in den Herzogtümern Holstein-Lauenburg an die in Kiel gegründete schleswig-holsteinische Oberpostdirektion, die von preußischen Beamten geleitet wurde über, die teilweise eine Neuregelung der postalischen Beziehungen erforderte. Die Eisenbahn Hamburg-Lübeck war nunmehr auch fertig gestellt, und die schleswig-holsteinische Regierung richtete am 15. Juli 1865 auf allen Einsenbahnzügen ambulante Postkontore ein. Zu den Kosten trug Lübeck im Verhältnis zur Beförderungsstrecke durch sein Territorium von Lübeck nach Oldesloe bei. Hamburg zahlte eine Expeditionsgebühr von 1000 Mark jährlich. Der Diligencenverkehr zwischen Lübeck und Hamburg wurde am 30. Juni 1865 aufgehoben. Die am 15. September auf Grund des Gasteiner Vertrages erfolgte Trennung der Postverwaltungen in Schleswig und Holstein war für die Postbeziehungen Lübecks zu den Elbherzogtümern ohne Einfluß.

Die Eröffnung der ostholsteinischen Bahn der Altona-Kieler-Eisenbahngesellschaft zwischen Neumünster-Plön-Eutin-Neustadt i. H. machte eine Vermehrung der Post von Lübeck nach Eutin von einer einmal zu einer täglich zweimal verkehrenden notwendig. Die Post von Neustadt i. H. über Ahrensbök nach Lübeck verkehrte in Zukunft nur noch einmal täglich und die Postlinie Plön-Ahrensbök wurde bis Lübeck ausgedehnt.

Die am 21. Juni 1866 erfolgte Wiedervereinigung der Verwaltung des schleswigschen und des holsteinischen Postwesens war für die Beziehungen zwischen Lübeck und diesen Territorien ohne Bedeutung. Wegen der Postverhältnisse zwischen Lübeck und Lauenburg, das schon vorher in das preußische Postgebiet einbezogen war, hatte sich Lingnau am 20. Februar 1866 zu Karlsruhe auf der 5. Postkonferenz des deutsch-österreichischen Postvereins mit dem preußischen Postrat Stephan geeinigt. Am 1. Januar 1867 erfolgte dann die Vereinigung des schleswig-holsteinischen Postgebietes mit dem preußischen. Die am 2. März 1864 getroffenen Vereinbarungen zwischen der lübischen Postverwaltung und den Bundeskommissaren blieben einstweilen noch in Kraft, bis dann im Jahre

darauf das gesamte Postwesen Schleswig-Holsteins und Lübecks vom Norddeutschen Bund übernommen wurde.

Nachdem somit bei Beendigung des Krieges Schleswig-Holstein und Lauenburg aus dem Verbande des dänischen Reiches ausgeschieden waren, blieben an eigentlichen dänischen Postverbindungen mit Lübeck nur noch die Dampferposten übrig. Die günstige Schiffsroute zwischen Lübeck und Dänemark, die im Verlaufe des Krieges eingerichtet war, auch für die Zukunft der Travestadt zur Hebung von Handel und Verkehr zu erhalten, war eins der Ziele, die sich der Senat gesteckt hatte. Im April 1865 drohte die täglich befahrene Linie Korsör-Lübeck wieder aufgehoben zu werden und, wie vor dem Kriege, auch fernerhin Kiel wieder anzulaufen. Um dies zu verhindern, sandte der Senat Postdirektor Lingnau nach Kopenhagen, der dort dieserhalb verhandeln sollte. Lübeck war diese Dampferverbindung so wichtig, daß es sich sogar bereit erklärte, eine Subvention von 100 Speziestalern für die Woche zu zahlen, da die Dampferverbindung so wesentlich für den weiteren Ausbau seines Eisenbahnnetzes war. Durch die in Aussicht stehende Eisenbahnverbindung Hamburg-Lübeck-Travemünde hoffte der Senat günstig auf die Verhandlungen einwirken zu können, da über diese Route dann die Beförderung zwischen Kopenhagen und Lübeck ebenso schnell erfolgen würde, wie über Kiel. Es war höchste Zeit, daß sich ein Vertreter Lübecks nach Kopenhagen begab, wo seit einiger Zeit schon der preußische Postrat Stephan zwecks Regelung der Postverhältnisse zwischen Preußen und Dänemark verhandelte. Preußens Bestreben ging zur Zeit dahin, die dänischen Postsendungen nach Deutschland und darüber hinaus auf die Route Malmö-Stralsund zu leiten, was für Lübeck mit erheblichen Einbußen verbunden sein würde. Lingnau verstand es aber, sich mit Stephan gütlich zu einigen, und die beiden deutschen Vertreter konnten auf einer gemeinsamen Basis Dänemark gegenüber verhandeln. In dem am 31. Mai zwischen Lingnau und Stephan abgeschlossenen Vertrage gestand Lübeck Preußen alle möglichen Erleichterungen für den Transit der geschlossenen schwedisch-preußischen Post zu. Die Portotaxe für die Korrespondenz zwischen Dänemark und den Postvereinsstaaten wurde für einen künftigen Vertrag mit Dänemark gemeinsam festgesetzt und ein Teilungsverhältnis von ⅔ für den Postverein und ⅓ für Dänemark vereinbart. Lübeck erklärte sich mit diesen preußischen Grundsätzen, den Einzel- und den geschlossenen Transit betreffend, einverstanden. Preußen dagegen verpflichtete sich, seine Posten nach Dänemark, Schweden und Norwegen

über Lübeck zu leiten, falls dieser Weg größere Beschleunigung gewährte als andere. Die Route über Lübeck kam besonders für die preußische Korrespondenz aus Rheinland und Westfalen in Betracht. Die Transitbeförderung über Lübeck sollte in geschlossenen Briefpaketen erfolgen und in den mit Dänemark abzuschließenden Verträgen möglichste Gleichförmigkeit erzielt werden. Die Zusicherung Stephans, daß die preußischen Postschiffe zwischen Malmö und Stralsund in gewissen Monaten ihren Kurs auf Lübeck nehmen würden, wurde nicht in dem Vertrag aufgenommen. Die darauf folgenden Verhandlungen zwischen Lübeck und Dänemark gestalteten sich außerordentlich freundschaftlich, da Dänemark gerne bereit war, sich Lübeck wegen seines Entgegenkommens während des letzten Krieges dankbar zu erweisen. Lingnau erreichte die Aufrechterhaltung der täglichen Dampferverbindung zwischen Lübeck und Korsör von seiten Dänemarks, wobei sich Lübeck verpflichtete, ab 1. April 1865 an Subvention wöchentlich 200 Reichstaler dän. RM. zu zahlen und außerdem 100 Rtl. dän. RM. für die Woche, solange keine direkten Kartenschlüsse zwischen Dänemark und England eingeführt waren, eine Summe, die für Lübeck in Anbetracht der Bedeutung dieser Verbindung nicht allzuviel ausmachte, betrug doch gegenwärtig allein die Einnahme aus der dänischen Transitkorrespondenz 800 Mark monatlich. Diese Vereinbarung wurde dann zunächst am 21. Juni 1865 in einem zwischen Lingnau und dem hanseatischen Gesandten in Kopenhagen, Dr. Krüger, lübischer- und dem Direktor des auswärtigen Amtes in Kopenhagen, von Wede, dänischerseits abgeschlossenen Postvertrage festgelegt, in dem auch die Portosätze zwischen Lübeck und Dänemark für den einfachen Brief um ¼ S. und nach Schweden und Norwegen um 2 S. erhöht wurden. Beide Verträge waren für die Travestadt äußerst vorteilhaft und unter großzügigen Gesichtspunkten, um den Verkehr zwischen Lübeck und den nordischen Staaten zu heben, abgeschlossen. Ein neuer Erfolg der rastlosen, eifrigen und umsichtigen Tätigkeit des Postdirektors Lingnau.

Allzulang sollte sich Lübeck der auf diese Weise gesicherten Verbindung Lübeck-Korsör nicht erfreuen können. Schon im Dezember desselben Jahres stand ihre Aufhebung bevor, und Lübeck mußte befürchten, die nordische Transitkorrespondenz, an der es bisher so schön verdient hatte, zu verlieren. Da nämlich die Bahn Lübeck-Travemünde immer noch nicht in Angriff genommen war, wollte Dänemark, wie vor dem deutsch-dänischen Kriege, die Dampfer von Korsör ihren Weg wieder nach Kiel

nehmen lassen. Der Umstand aber war für Lübeck sehr günstig, daß Preußen erklärte, nur dann zu einem Austausch der dänisch-preußischen Briefpakete auf dem Wege Kiel-Korsör übergehen zu können, wenn die Postdampfschifflinie Kiel-Korsör unter Mitwirkung der preußischen Regierung eingerichtet würde. Im Februar des Jahres 1866 nahm jedoch Dänemark mit der holsteinischen Regierung die Verhandlungen wegen der Linie Korsör-Kiel wieder auf. Der lübische Senat ließ die Hoffnung nicht sinken, die Verbindung für Lübeck noch zu retten. Er erklärte sich sogar bereit, ab 1. April jährlich einen Zuschuß von 25 000 Mark zu zahlen und eine Nachzahlung von 1 500 Mark monatlich für die Zeit vom 1. November 1856 bis 31. März 1866 zu leisten. Da Preußen sich aber nicht definitiv für eine der beiden Routen entschließen konnte, kamen die Verhandlungen nicht vom Fleck. Als sich die dänische Regierung nach langem Zögern außerstande erklärte, wegen der Dampfschiffahrtslinie mit Lübeck zu verhandeln, da im dänischen Volksthing der Antrag gestellt sei, den Zuschuß für die Postdampferlinie zu streichen und die Beförderung auf den Landweg zu verweisen, sah Lingnau seine Mission in Kopenhagen als gescheitert an. Er begab sich von Kopenhagen nach Berlin, um Preußen ganz für Lübeck zu gewinnen, was ihm auch tatsächlich gelang. Preußen war bereit, die dänisch-deutsche Korrespondenz, wie bisher, über Lübeck entgegenzunehmen. Als dann auch am 28. März 1866 die dänische Kammer die notwendigen Zuschüsse für die Postdampferlinie für ein Jahr bewilligte, war die Verbindung mit Korsör wenigstens vorläufig für Lübeck gerettet.

Am 1. Januar 1867 trat jedoch plötzlich die befürchtete Aenderung ein. Nach Einigung zwischen Preußen und Dänemark verkehrten ab diesem Termin die Postdampfer zwischen Korsör und Kiel. In Anbetracht des gewaltigen Verlustes für Lübeck versprach Preußen der Hansestadt für drei Jahre eine Subvention von 10 000 Tl. zu zahlen, falls es Lübeck gelänge, die Privatdampferverbindungen zwischen Lübeck und Kopenhagen täglich und zwar regelmäßig mit Anschluß an die Eisenbahnzüge so zu gestalten, daß sie für schnelle Postbeförderung geeignet seien. Dänemark hatte sich Preußen gegenüber dazu bereit erklärt, seinerseits das Notwendige zu veranlassen. Auch Lübeck war hiermit natürlich einverstanden und schloß deswegen am 21. März 1867 mit dem dänischen Konsul in Lübeck, Charles Petit, als Vertreter der Hallandschen und Malmöer Dampfschiffahrtsgesellschaft einen Vertrag ab. Hierin verpflicheten sich die beiden Gesellschaften, die preußisch-dänische

Korrespondenz in der Zeit vom 15.—31. März und vom 1. Oktober bis 15. Dezember dreimal wöchentlich und vom 1. April bis 30. September sechsmal wöchentlich gegen Zahlung von 10 000 preuß. Tl. zu befördern. Auch wurden den betreffenden Gesellschaften die üblichen Schiffahrtsabgaben in Lübeck erlassen. Seit dem 1. Oktober 1867 benutzte Preußen diese Privatdampfer nicht mehr zur Beförderung von Postsendungen. Für das Jahr 1868 zahlte der Norddeutsche Bund die festgesetzte Subvention und die bisherigen Dampferfahrten blieben erhalten; für 1869 erhielt Lübeck jedoch nur eine Summe von 5 000 Tl.

Die nach der preußisch-österreichischen Auseinandersetzung von 1866 erfolgte Gründung des Norddeutschen Bundes bedeutete das Ende der gesonderten postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark und gleichzeitig das Aufhören des dänischen Oberpostamtes in Lübeck. Zufolge Art. 51 der Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 sollte die Verwaltung und der Betrieb der verschiedenen in Lübeck bestehenden staatlichen Postanstalten nach näherer Anordnung des Bundespräsidenten vereinigt und dem Senate Gelegenheit zur Aeußerung seiner Wünsche gegeben werden. Der Senat sprach sich dahin aus, daß das Bundespräsidium die für seine Rechnung zu übernehmende Auseinandersetzung mit Dänemark im Interesse der Zentralisierung des Postwesens in der Hansestadt möglichst beschleunige und bei Neugestaltung des Postwesens besonders auf Erhaltung und Erweiterung der Seepostverbindung Rücksicht nähme. Der Norddeutsche Bund schloß dann am 7./9. April 1868 einen Vertrag mit Dänemark, der am 1. Mai desselben Jahres in Kraft trat. Hierin wurde die Aufhebung sämtlicher Postrechte Dänemarks in Hamburg und Lübeck unwiderruflich und für alle Zeiten festgelegt gegen eine Entschädigung von 220 000 Tl.*). Die dänischen Postbeamten wurden vom Norddeutschen Bunde pensioniert. Der Senat sah besonders darauf, daß der Oberpostamtsdirektor von Holstein für den Verlust seines Amtes in der Weise entschädigt wurde, wie es seiner Stellung und seinem Ansehen, das er sich in seiner fünfzehnjährigen Tätigkeit in Lübeck erworben hatte, entsprach. Diesem Wunsche Lübecks ist dann der Norddeutsche Bund auch nachgekommen**). Von nun

*) Die Jahresüberschüsse der Postämter in Hamburg und Lübeck betrugen zusammen 10000 Tl., was einem Kapital von 200000 Tl. entsprach.

**) Teubner, Das Verhältnis der Lübecker Stadtpostverwaltung . . . . . a. a. O. S. 345.

an hörten die eigentlichen postalischen Beziehungen zwischen der Hansestadt und Dänemark nach über 200jährigem Bestehen auf und an ihre Stelle traten solche zwischen Dänemark und dem norddeutschen Postbezirk, dem drei Jahre später das Deutsche Reich als einheitliches Postgebiet folgen sollte.

10. Ueberblick.

Ueberblicken wir die 218 Jahre lübisch-dänischer Postgeschichte als Ganzes, so können wir vier Abschnitte darin deutlich unterscheiden. Der erste von 1650—1723 ist durch das Streben Dänemarks nach einem eigenen Postamt in Lübeck gekennzeichnet. Alle Versuche in dieser Hinsicht, sowohl 1697 und in den Jahren davor, als auch 1719, scheiterten letzten Endes an dem energischen Widerstande des Rates der Stadt, der an seinem Postregal hartnäckig festhielt. Geradezu bewundernswürdig ist es, wie in der Zeit nach dem 30jährigen Kriege, wo doch der ausländische Einfluß in Deutschland so gewaltig gestiegen war, die Travestadt es so glänzend verstand, ihr Postregal zu verteidigen und aufrechtzuerhalten, ohne auf eine Militärmacht gestützt zu sein und nur auf den Gebrauch der Feder und des Wortes angewiesen. Auf dem Boden der alten Tradition der Selbständigkeit gelang es ihr, wie wohl kaum einem anderen deutschen Territorium von ihrer Größe, fast alle Versuche auswärtiger Mächte, in ihren Mauern eigene Postanstalten zu eröffnen, die sich jahraus jahrein wiederhalten, zurückzuweisen und ihr ius postale zu behaupten. Wenn wir die Verträge betrachten, die in diesem Zeitabschnitt zwischen Lübeck und Dänemark abgeschlossen wurden, so können wir sie wohl als Kompromisse bezeichnen, für die aber das Prädikat „faul" wohl kaum angebracht ist. Vielmehr haben die diplomatischen Vertreter Lübecks bei den Verhandlungen für ihre Heimatsstadt immer soviel als nur eben möglich zu erreichen gewußt gegenüber einem Gegner, der immer die Macht des Stärkeren hinter sich hatte, und sie auch oftmals den Schwächeren fühlen ließ. — Der zweite Abschnitt in der Geschichte der postalischen Beziehungen zwischen Lübeck und Dänemark, der die Jahre 1723—1817 umfaßt, ist der an besonderen Ereignissen ärmste und unbedeutendste. Fast 100 Jahre erfreuten sich die Postverhältnisse zwischen den beiden Staaten auf Grund des Vertrages von 1723 einer bisher nicht gekannten

Regelmäßigkeit. Dänemark schien seine Pläne auf Errichtung einer eigenen Verkehrsanstalt in der Travestadt endgültig begraben zu haben, und Lübeck hielt sein Postwesen für gesichert. — In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, der dritten Periode der lübisch-dänischen Postgeschichte, 1817—1852, vollzog sich hier aber ein gewaltiger Umschwung. Einer höchsten Aktivität Dänemarks, dessen Bestreben in dieser Zeit dahin ging, das lübische Postwesen in vollkommene Abhängigkeit von seinem nordischen Nachbar zu bringen, stand die Hansestadt im allgemeinen passiv gegenüber. Dänemark gelang es, Lübeck auf dem Gebiete des Post- und Verkehrswesens so gut wie unselbständig zu machen und sich hier maßgebend in den Vordergrund zu stellen: 1817 hörte der freie Transit zwischen Lübeck und Hamburg auf, 1835 wurde den Hansestädten die ausländische Transitkorrespondenz entzogen und 1840 wurden alle den Zeitumständen nach erforderlichen neuen Posten zwischen den beiden Hansestädten dänische in Betrieb und Verwaltung. — Die Verträge von 1852 bedeuteten dann wieder den Anbruch einer neuen Aera des friedlichen, selbständigen Nebeneinander des dänischen und lübischen Postwesens. Beide hatten jetzt ihre gewünschte Freiheit erhalten und Lübeck dazu noch die so oft erstrebte Eisenbahnverbindung. Das Verdienst, hier den Umschwung vollzogen, damit Lübeck auf dem Gebiete des Post- und Verkehrswesens eine neue Zukunft gesichert und gleichzeitig alle Wünsche Dänemarks erfüllt zu haben, gebührt, wie erwähnt, in aller erster Linie Senator Curtius. Diese Zeit des gütlichen Auskommens dauerte dann bis zum Ende des getrennten Betriebes des Stadtpost- und des dänischen Oberpostamtes im Jahre 1868. —

So gehört die Geschichte der postalischen Beziehungen Lübecks zu Dänemark zu einem jener Kapitel lübischer Geschichte, auf deren weitaus größten Teil die alte Hansestadt mit vollem Recht stolz sein kann.

Anhang.

Lübisch-Dänische Postkonvention vom 26. Mai 1697.

(Dän. Ratificationsurkunde).

Wir Christian der Fünfte von Gottes Gnaden König zu Dänemark, Norwegen, der Wenden und Gothen, Hertzog zu Schleswig, Holstein, Stormarn und der Dittmarschen, Graf zu Oldenburg und Delmenhorst thun kund hiermit. Als Wir gnädigst für gut befunden und bewilligt, daß sich unser Post-amt in Unserer Residenz zu Copenhagen mit der Stadt Lübeck wegen Annahm- Ausgab- und Fortsendung der von unseren Reichen und Landen nach Lübeck kommenden und von dannen abgehenden Brieffe gewissermaßen vergleichen möge und dann deßfalß nachfolgender Receß zwischen Unseren verordneten Commissarien und dem lübeckischen Deputierten Doctor Gericken bis auf Unser gnädigste Genehmhaltung verabredet worden:

1. Ihro Königl. Majestät geben dem Magistrat der Stadt Lübeck unter dero Königl. Hand und Siegel eine Acte, daß was allhier wegen des Postwesens vorgekommen und verhandelt worden der Stadt Lübeck Reichsimmedietät und davon dependirenden iuribus und Regalien in keine wege nachtheilig seyn, noch dahin jemahlen gezogen oder gedeutet werden solle.

2. En consequence dessen bleibet dem Magistrat der Stadt Lübeck frey dem Bothenmeister in der Stadt wie biß hiezu gebräuchlich gewesen als auch künftig zu bestellen. Weil aber Ihro Königl. Majestät gnädigst vor gut gefunden, daß dehro Post-Ambt gleich wie bißhero als auch künftig nach Lübeck einen Postilion reiten lassen und solcher gestalt die nach dero Reichen und Landen gehende und von dannen kommende Briefe von sothamen Bothenmeister angenommen, ausgegeben and fortgesandt werden, so soll dem Königl. Postambt in Copenhagen wan eine Veränderung oder Bestellung eines neuen Bothenmeisters vorgangen davon zeitige Nachricht zur Er-

theilung der Instruktion wovon hierunter Erwehnung geschicht, gegeben werden. Inmassen

3. Senatus Lubecensis zu Bezeugung wie derselbe nichts mehr suche als daß alle Brieffe zu Beförderung des Comerzii richtig gehen möge auch daß dessen intension nimmer gewesen daßjenige so dem Königl. Postambt competiret und zukombt schmälern zu lassen sich erbothen den jetzigen Stadt-Bothenmeister und wenn der abgehet, dessen successores bey den Pflichten, womit er der Stadt verwandt gemässentlich mit anzuweisen, daß er die nach Ihro Königl. Majestät Reichen und Landen gehende und von dannen zurückkommende Briefe dero gestalt spediren und von dem Postgelde gegen die Abgift wie Herkommens eine solche untadelhafte Rechnung abzulegen habe, wie es einem redlichen Post- und Bothenmeister eignet und gebühret und er solches allemahl zu verantworten gedenket. Wobey Ihro Königl. Majestät zugleich gnädigst versichert in dero Königreichen und Landen solche ordre zu stellen daß auch die lübeckischen Briefe aller orthen richtig gehen und behörig aussgeliefert werden sollen.

4. Wird von dem Königl. Postambt dem obgedachten Lübeckischen Bothenmeister eine gewisse Instruktion wie oberwehnet, die Sicherheit und Addresse der Briefe item das Postgeld und dessen Berechnung betreffend ertheilet und wessen sich die beyden Postämter solcher gestalt miteinander verglichen soll in Krafft Articuli 1mi dem Magistrat und der Stadt in ihren iuribus und regalien in specie aber dem der Stadt competirenden Post- und Bothenwesen unnachtheilig seyn.

Schließlich habe Ihro Königl. Majestät gnädigst resolvieret, daß obiges zu folge die aus dero Königreichen und Landen zu Lübeck ankommende und wieder davon abgehende Brieffe von nun an durch den Stadt-Bothenmeister gesammlet, registriret und respective distribuiret und fortgesandt werden sollen.

Daß wir vorgeschriebenen Receß in seinen Punkten und Artikeln wörtlich Einhalts gnädigst genehm gehalten und bestätiget thun dasselbe hiemit auch dergestalt und also daß wie wir der gnädigen Zuversicht leben, es werde der Magistrat zuLübeck darob halten, daß was abseiten derStadt unseren Postambt darinnen versprochen worden demselben der Gebühr werde als auch diesseits den Vergleich in allen getreulich nachgelebet und dagegen in keine wege gehandelt; sodann, was wegen des Postwesens solchergestalt beliebet worden zu folge der in dem 1. Articulo versprochenen und hierdurch ertheilten Acte der Stadt Lübeck Reichsimmedietät und davon depen-

direnden iuribus und regalien in keinerley weise nachtheilig seyn noch dahin jemahlen gezogen oder gedeutet werden solle noch möge.

Urkundlich unter Unserem Königl. Handzeichen und fürgedrucktem Insiegel. Gegeben in unser Vestung Rensburg den 26. May Anno 1697.

Christian
J. B. von Jessen.

*

Kaiserliches Poenalmandat
vom 3. August 1697.

Wir Leopold von Gottes Gnaden Erwehlter Römischer Kayser, zu allen Zeiten Mehrer des Reiches usw.

Erbiethen Bürgermeister und rath unserer und des Heyl. Reichs Stadt Lübeck Unsere kays. Gnade und fügen Euch hiemit zu wissen, daß unss zuverlässige Nachricht in Unterthänigkeit beygebracht worden, wassmassen einige Berührter Euch anvertraueter Stadt Lübeck benachbarte Unsere und des Reichss Stände Ihr absehen auff dem anschlag deren Zwischen des Königes zu Dänemark Lbd. und Euch Jüngsthin occahsione des alldahssigen Post und Botenwesens entstandener und fast weit aussehender mißhelligkeiten dahin gerichtet undt im sinn führeten, demnächst gleichmäßig ein eigenes Post Comtoir, wie vor Jahren in Hamburg, ohnbefugsam intendiret worden, zu Nachttheill undt praejuditz unsers ohnedem allerohrten so starck angefochtenen Kaysl. Hohen Reichs Post Regalis daselbst zu stabilieren.

Wan nuhn aber durch dergleichen Newerliches vndt höchstschädliches Vorhaben sothanes Unss privatim Competirendes Kays. Reichs Post Regale ohnfehlbar völlig zu grundt gehen müßte, und da Erwehnten umliegenden Unseren und deß Reichss Ständen dieser streich angehen möchte, Sie ohn allen Zweiffel eben dergleichen in anderen Unseren undt deß Heyl. Reichss Städten zu practiciren nicht unterlassen dörften, welches den zu äußerster Confusion deß Cursus publici nicht weniger alss höchstgefährlicher Unsicherheit unserer selbst eigenen Kays. Correspondenz gereichen würde.

Alss ist dagegen dieses unser Kaysl. Mandatum inhibitorium poenale sine clausula wieder Euch heute dato nach reiffer der sachen erwegung zu recht folgender gestalt erkennet worden:

Gebieten demnach Euch von Röm. Kays. Macht undt bei Poen fünffzig Mark löthigen Goldes, in Unsere Kaysl. Cammer

Unnachlässig zu bezahlen, hiemit Ernstlich und wollen, daß Ihr ohne Unser Vorwissen in gedachten Botten und Postwesen weder mit ausländischen Potentien, noch auch sonsten Unserm undt des Reichs Churfürsten, Fürsten und Ständen Euch im geringsten nicht einlasset, noch denselben einige Post Stationen bey Euch einräumet, oder dergleichen aufzurichten Ihnen bewilliget undt gestattet in keiner weisse noch wege als lieb Euch ist, bestimbte Poen undt Unsere Kaysl. Ungnad zu vermeiden.

Das meinen Wihr Ernstlich.

Geben in Unser Stadt Wien, den 3. Aug. Anno Sechzehn Hundert Sieben und Neuntzig, Unseres Reichs des Röm. im 40sten, deß Hungarischen im 43sten, und Böheimbschen im 41sten.

Leopold
vt. Sebastian Wünibald
Erbtrſs Graf zu Zeihll
ad Mandatum S. Caes. Maj. Proprium,
Frantz Wilderich von Menshengen.

Ordnung der Wagen, welche zwischen Lübeck und Kiel fahren.
(26. September 1704).

1. Es gehet diese Fuhre wochentlich zweymahl von Lübeck über Eutyn auff Kiel und dahero wieder auf Lübeck und zwar alle Dingstage und Freytage umbt 11 Uhr; damit man nun wegen der Mit-fahrenden und wieviel deren an Zahl? (dann nicht leichte mehr als sechs Persohnen auf einen Wagen genommen werden sollen) einige Gewißheit haben möge; so müssen die Passagiers sich vorher bei Johann Daniel Wolff, als deme dieses Fuhrwerck auffgetragen, und in dessen Hause diese Wagen allemahl ankommen und abgehen, gebührend angeben und die Fracht bis Eutyn nebst 3 ß Schreibe-Geld pro die Persohn erlegen.

2. Vor solche Fuhre zwischen Lübeck und Kiel soll ein jeder Reisender, wann er nicht mehr als einen Reise-Kupfer von 40 bis 50 Pfund (dann vor das so hierüber man sich à parte vergleichen und abfinden muß) bey sich hat bezahlen vier Mark 8 ß und zwar im Sommer von Ostern bis Michaeli, 32 ß von Lübeck biß Eutyn, ohne das Schreibe-Geld und den Rest als 40 ß im Kiel wann er daselbsten ankomme. Des Winters aber hat der Lübsche Wage von jeder Persohn vor den Weg biß Eutyn, oder von dannen biß Lübeck nur 30 ß der Kielsche hingegen 42 ß zu empfangen. Vor die Päckchen soll von

jedes Pfund 1 ß und vor das bahre Geld ½ pro Cento gezahlet werden.

3. Damit der reitenden Post hiedurch nicht praejudiciret werde so ist ausdrücklich beliebet und beschlossen: daß mit dieser Fuhr kein Brieff, unter was praetext das auch seynkönte auch kein Paquet so unter ein Pfund wieget fortgesand werden solle; Inmaßen denen Knechten auch bei 10 Rth. Straffe anbefohlen wird keinen Brieff oder kleine Paqueten anzunehmen und sich damit zu beladen.

4. Des Dingstages und Freytages soll kein hiesiger noch frembder Fuhrmann sich unterstehen zum praejudiz dieser Fuhre einige Persohnen anzunehmen und wegzuführen bey 10 Rtl. Straffe vor jegliche Persohn. Auch soll keinem frembden Fuhrmann erlaubet seyn mit einem ledigen Wagen herein zu kommen und Leute abzuholen; jedoch wann er Leute anhero bringet, und sich bey gemeldetem Johann Daniel Wolff angegeben so stehet ihm frey biß anderen Tages umbt 10 Uhr aber nicht länger zu bleiben und die angenommene Fracht zu fahren. Allein nach 10 Uhr ist ihm, bey oben gesetzter Straffe, Persohnen mitzunehmen gäntzlich verboten. Indessen bleibet denen hiesigen Bürgern und Einwohnern frey einen eigenen Wagen von hiesigen Fuhrleuten nach ihrem Belieben zu nehmen und zu bedingen.

5. Solte auch ein Reisender nicht auf die ordinäire Fuhre warten wollen sondern einen eigenen Wagen verlangen so kann ihm auch darunter gewillfahret werden, und soll obgedachter Johann Daniel Wolff schuldig seyn einen oder mehr Wagen denen Reisenden gegen Erlegung des gewöhnlichen Schreib-Geldes und vor billige Fracht zu verschaffen.

Jussu Ampl. Senatus, publ. Lübeck an der Wette, den 26ten September Anno 1704.

(In Holstein wurde am 25. Januar 1705 von Christian August eine gleiche „Ordnung publiciret und affigiret").

*

Rescriptum Dehortatorium Karls VI. vom 12. 4. 1720 an den Rat der Stadt Lübeck.

Carl der Sechste, von Gottes Gnaden erwehlter Römischer Kayser zu allen Zeiten Mehrer des Reichs usw.

Ehrsame liebe getreue. Bey Unß hat sich Unser General-Reichserbpostmeister der Fürst zu Taxis inhalts der Copeylichen Anlage beschweert, wie daß des Königs in Dennemark Maj. in Euch seit Jahr und Tag mit harten Bedrohungen tringete in Unserer und des Heiligen Reichs Stadt Lübeck ein eigenes

Post-Ambt einzuführen, sich auch durch Eure diesfals eigentlich beschehene Abschickung davon nicht abwendig machen lassen wollte. Mit gehorsahmster Bitte, Wir derowegen hierunter Unsere benötigte Kayserliche Hülfe Supplicirenden Fürstens Maj. durch Unser an dieselbe unter heutigem dato erlassendes in copia anliegende Schreiben an diesem Unser allerhöchsten Kayserlichen Reservato höchst nachtheiligen Vorhaben abzustehen, nachdrücklich ermahnen lassen und keinen Zweifel tragen es werde des Königs Maj. solch Unserer Freund brüderliches Dehortatorium in behöriger Consideration aufnehmen, folglich und dieses Uns und Unserem Kayserlichen Post-Regali höchstgefährlich abzusehen haben des Vorhaben nicht prosequiren. So haben wir jedoch allenfals und da Ihre des Königs Maj. wieder Unser Vermuthen dieser Sache halber ferner in Euch tringen mögten, Euch hiemit gnädigst und ernstlich anbefehlen wollen, daß Ihr bey Vermeidung Unserer schweren Kayserlichen Ungnad und Strafe dieses neuerliche Verfahren keineswegs gestattet, sondern vielmehr Unserm Kayserlichen Postambt allen erforderlichen guten Willen und Beystand erweiset. An deren beschicht Unser gnädigster und ernstlicher Wille und Meinung und wir sind Euch im übrigen mit Kayserlicher Gnaden gewogen.

Gegeben in Unser Stadt Wien den 12ten April 1720.

Carl.

v. t. Friedrich Carl Gr. v. Schönborn.

Ad mandatum Sacra Cais. Maj. propium

Frantz Wildrich v. Menshagen.

*

Lübisch-dänische Postkonvention vom 22. Juni 1723.

(Dänische Ratifikationsurkunde).

Wir Friedrich der Vierte von Gottes Gnaden König zu Dänemark, Norwegen, der Wenden und Gothen, Hertzog zu Schleswig, Holstein, Stormarn und der Dithmarschen, Graf zu Oldenburg und Delmenhorst pp. thun kund hiermit: Als zwischen Unserem General-Post-Ambt und dem Magistrat der Stadt Lübeck wegen Beförderung der aus Lübeck nach Unseren Reichen und Landen gehenden und von dannen nach Lübeck zurückkommenden Brieffe eine Zeit hero Irrungen entstanden und darüber nach einigem mit denen Wohledlen Unseren p. t. General-Post-Directoribus und respective Conferentz- und Justitz-Rähten und lieben Getreuen, Andreas Weysen und August Friedrich von Johnn, wie auch dem anhero deputirten

Lübeckischen Stadt-Syndico dem wohlgelahrten Unserm lieben besonderen Thomas Friedrich Carstens in Unserem Conseil gehaltenen Conferences nachfolgende Convention verabredet und getroffen worden:

Demnach zwischen Ihro Königl. Maj. General-Post-ambt und dem Magistrat der Stadt Lübeck nach Ihro Königl. Maj. Reiche und Lande gehenden und davon nach Lübeck zurückkommenden Briefe hervorgethan auch solange gedauret bis abseiten der Stadt Lübeck der Syndicus Thomas Friedrich Carstens zu zweyen mahlen anhero abgeordnet und von ihm in aller Sousmission angesuchet worden, daß die Sache in der Gühte abgethan werden möchte, auch Ihre Königl. Maj. sich allergnädigst bewegen lassen solches zu bewilligen, mithin dero jetzigen General-Postdirectoribus, dem Conferentz-Rath Andreas Weysen und dem Jutzitz-Rath August Fridrich von Johnn mittels dero hohen Rescripti vom 24. Augusti an. praet. zu committiren und zu befehlen, daß sie mit dem erwehnten Deputato zusammen treten und über diese Sache tractiren sollen: so ist nach verschiedenen sowohl vor dem hohen Königl. Conseil, als auch in dem General-Post-Ambt dieser affaire halber gehaltenen Conferences nachstehende Convention getroffen:

1. Ob zwar Ihre Königl. Maj. höchst befugt zu seyn vermeinen den wegen des Postwesens mit der Stadt Lübeck am 17. May 1697 errichteten Receß völlig aufzuheben, zumahlen da abseiten der Stadt solcher nicht mit gehörige per ponctualité beobachtet sey, so sind wir dennoch von Ihrer Königl. Maj. zur Bezeigung dero Königl. Hulde und Propension gegen die Stadt Lübeck consentiret, daß es bey dem erst gedachten Receß, soweit selbiger nicht durch gegenwärtigen Vergleich geändert und extendiret wird, nechsthin gelassen werden möge.

2. Weilen auch der Magistrat der Stadt Lübeck durch den Syndicum Carstens gar inständig ansuchen lassen, daß das Bothenhaus von den bisherigen Lübeckischen Bothenmeister Johann Nicolaus Albringk so seither einige Zeit die Expedition derer königl. dänischen Briefe gehabt liberiret würde; so wollen Ihre Königl. Maj. bewilligen, daß der Bothenmeister Albringk, wann es annoch vier Monath, lang a die Ratificationis so abseiten der Stadt geschehen soll, die königl. Post ohne eintzige Turbation oder Hinderung verwaltet haben wird, solcher nicht weiter fürstehn sondern derselben Administration dem Lübeckischen Bothenmeister hinwiederumb anvertraut werden möge.

3. Dahingegen erkennet sich der Magistrat für diese der Stadt erwiesene besondere Gnade zu allem devotesten Dank verbunden und verspricht sofort, wann der neue Bothenmeister bestellet ist oder sonsten nechsthin eine Veränderung mit dem Bothenmeisterdienst vorgehet, davon die gehörige Notification dem Königl. General-Post-Ambt zu thun und den neuen und folgende Bothenmeister dahin anzuhalten, daß Ihrer Königl. Maj. sie wegen der zu verwaltenden Königl. Post den Eyd abstatten und zu solchem Ende den Revers, worvon das Project sub A angeleget ist coram Notario et Testibus unterzeichnen und bei dem Königl. General-Post-ambt einsenden, worauf dann demselben die Instruction zufolge der Anlage sub B imgleichen das Protocollum aus dem Königl. General-Post-ambt zugefertiget und statt eines jährlichen Salarii Zehent pro Centum von denen würklich zu Lübeck gehobenen Ihro Königl. Maj. General-Post-Cassa zugehörigen Post-Intraden zugestanden, sonsten aber keine Contoir oder andere Kosten guth gethan werden sollen.

4. Damit auch Ihrer Königl. Maj. General-Post-Ambt wegen der richtigen Berechnung und Ablieferung derer von dem Bothenmeister zu habenden Königl. Post-Revenuen desto mehr versichert sein können; so machet sich der Magistrat der Stadt Lübeck hiemit anheischig zu beschaffen, daß der p. t. Bothenmeister bey dem Antritt der Funktion sofort vierhunderdt Reichsthaler für das erste Quartal allhier bei der Königl. General-Post-Cassa gegen gehörige Quittung praenumeriren und damit beständig bei dem Anfang jeden Quartals wegen derer in selbigem Quartal an die Königl. General-Post-Cassa praenumerirten Gelder und zu Lübeck gehobenen Königl. Post-Intraden liquidation zugeleget und verstattet, daß der Bothenmeister das Quantum, so er in solchem Quartal zuviel praenumeriret bei der praenumeration in dem folgenden Quartal decartiren möge. Imgleichen declariret der Magistrat, daß falls der Bothenmeister das determinirte Quantum nicht praenumeriren noch die Extracten und Rechnungen zur gebührenden Zeit einsenden, noch die bei derer selben Revision ihm zur Last anzurechnende Pöste bezahlen noch andere praestanda praestiren würde, er als Principal Contrahent ohne einzige Zögerung, Wiederrede und Exception, sie habe Nhamen, wie sie wolle, dafür haften und responsable seyn wolle.

5. Wie sonsten der p. t. Bothenmeister in den das Königl. Post-Wesen privative und allein angehende affaires von dem Königl. General-Post-Ambt dependiren und ihm unbenommen seyn muß mit dem General-Post-Ambt eine freye Correspon-

dence ratione derer das Königl. Post-Wesen betreffenden Angelegenheiten ohne eintzige Communication mit Jemandem zu Lübeck, wer es auch seyn möge, zu führen. So wird dahingegen in anderen Fällen der Bothenmeister als ein Lübeckischer Bürger unter der Jurisdiction des Magistrats bleiben.

6. Dem Magistrat stehet frey, daß er die Suspension des Bothenmeisters wann nur nicht das Verbrechen alleine die Königl. Post angehet, worüber die Cognition dem Königl. General-Post-Ambt lediglich zukombt verhängen möge, jedoch ist er es dem Königl. General-Post-Ambt zu notifizieren gehalten, damit die anstalt wegen der Interims-Administration gemachet werden möge.

7. Die Paquets und Convoluten mit denen in Ihrer Königl. Maj. Reiche und Lande an dieselbe dero Bediente und Unterthanen von Lübeck abzusendenden Brieffe sollen mit dem Königl. Post-Insiegel alleine besiegelt, auf das Felleysen aber mag das Lübeckische Stadt-Signet gesetzet werden. Uebrigens hat der Bothenmeister bei Abstattung derer Berichte an das Königl. General-Post-Ambt imgleichen bei der mit denen Königl. Postmeister zu führende Correspondence das Königl. Post-Insiegel zu gebrauchen.

8. Ferner promittiret der Magistrat, daß wann von dem General-Post-Amt die Generale Requisition in denen verabredeten terminis geschehen ist, er ohne weiteren Anstand veranstalten wolle, daß die Affixion derer das Königl. Postwesen concernirenden Verordnungen und Avertissements in dem Schüttingshaus zu Lübeck sowohl jetzo als künftighin geschehen werde, allermaßen er auch fals wegen des Königl. Postwesens einige Umstände worüber mit der Stadt Communication zu pflegen währe vorkommen dürfften mit denen General-Post-Directoribus deshalber zu correspondiren bereit und willig ist.

9. Daferne es Ihrer Königl. Maj. aller gnädigst gefallen sollte eine fahrende Post aus dero landen nach Lübeck anzulegen, will der Magistrat alle facilité beytragen und geschehen lassen daß solche Post zu Lübeck dergestalt, wie mit denen fahrenden Wismar- und Lüneburgischen Posten bisher daselbst geschehen, expediret werden.

10. Solange Ihre Königl. Maj. aller gnädigst verstatten, daß die Lübeckische nach und von Hamburg reitende Bothen durch das Königl. Territorium passiren, so sollen gedachte Bothen unwegerlich und ohne Entgelt die Königl. ordres und briefe, so von den Königl. Collegiis und von Erlegung des Postgeldes befreiten in einer zu communicirenden Liste specificirte Persohn, abgehen und nach Oldes-

loe und andere in dortiger Gegend belegene Örther destiniret sind, aus Lübeck und Hamburg mit nehmen und in dem Königl. Post-Haus zu Oldesloe abliefern, auch falls daselbst einige an Ihre Königl. Maj. aller unterthänigst gerichtete oder an dero Collegia und Porto freye Personen gestellete Brieffe vurhaden währen, solche empfangen und zu Lübeck an den Bothenmeister oder zu Hamburg in dem Königl. Post-Comtoir richtig und ungesäumt abgegeben, für die übrigen Brieffe aber nicht mehr als es jeder Zeit gewöhnlich gewesen an Porto bis Lübeck oder Hamburg erheben und wann die durch Oldesloe oder andere in dem Königl. Territorio situirte Örther reiten in das Horn nicht stoßen, wie dann auch Ihre Königl. Maj. es mit dem Hamburgischen nach und von Lübeck reitenden Bothen auf gleichem Fuß wie es mit denen Lübeckischen geschiehet halten lassen werde.

11. Wann übrigens Ihrer Königl. Maj. aller gnädigster Wille ist, daß bey dero General-Post-Ambt diese Convention hierführo gebührend observiret werde, so gelobet auch der Magistrat sich derselben in allen Punkten und Clauseln gemäß zu bezeigen und dahin zu sehen, daß solches von denen p. t. Bothenmeistern und anderen Bürgern und Einwohnern der Stadt Lübeck mit aller Exactitüde ebenfalls geschehen müsse.

12. Die Ratificationes dieses Tractates werden binnen der nächsten vier Wochen beygebracht und gegeneinander allhierausgewechselt. Dessen zu Uhrkund in zwey gleichlautenden Exemplaria der Convention verfertige von denen ob erwehnten General-Post-Directoribus und dem Deputato der Stadt Lübeck dem Syndico Carstens unterschrieben und mit ihrem Pettschaften besiegelt. So geschehen zu Copenhagen den 4ten Junii anno 1723.

(gez.) A. Weyse A. F. von Johnn
Thom. Frider. Carstens.

Daß wir obinserirte Convention in ihren Punkten und Articuln wörtlichen Inhalts gnädigst genehm halten und bestättiget, thun dasselbe auch hiemit dergestalt und also daß gleich wir der gnädigsten Zuversicht leben, es werde der Magistrat zu Lübeck sich dieser Convention in allen Punkten und Clausulen gemäß bezeigen und darobhalten, daß was abseiten der Stadt Unserem General-Post Ambt hierin versprochen worden demselben der Gebühr praestiret werde; also auch diesseits der Convention in allem getreulich nachgelebet und dagegen in keine Wege gehandelt werden solle noch möge.

Uhrkundlich unter Unserem königl. Handzeichen und fürgedrucktem Insiegel.

Gegeben auf Unserem Schloß Rosenburg den 22ten Junii Anno 1723.

(gez.) Friderich

von Hagen.

*

Lübisch-Dänischer Postvertrag

30. September 1840.

Nachdem die unterm 12. November 1835 zwischen der Königlichen Dänischen Regierung und den Senaten der freien und Hansestädten Lübeck und Hamburg abgeschlossenen Convention, betreffend den Durchgang der den beiden Städten gemeinschaftlichen Posten durch die Herzogtümer Holstein und Lauenburg, Königlich Dänischer Seits dergestallt aufgekündigt worden, daß dieselbe mit dem 31st Dezember des gegenwärtigen Jahres ihrem ganzen Inhalte nach, insoweit sie kündbar ist, ihre Wirksamkeit und Anwendbarkeit verlieren soll, nachdem beide Teile, von dem Wunsche beseelt, die fraglichen Postverhältnisse zu gegenseitigem Vorteil und beiderseitiger Zufriedenheit zu regulieren und den beiderseitigen postalischen Verbindungen mit und zwischen den beiden Städen eine fernere Entwicklung zu gewähren, bereits über die Präliminarien einem desfalsigen Convention zu Kopenhagen unter dem 8ten July 1840 sich vereinbart haben, zum Behuf einer auf diesem Grunde abzuschließenden Convention, bevollmächtigt, einerseits Seine Majestät, der König zu Dänemark, der Wenden und Gothen, Herzog zu Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und zu Lauenburg, wie auch zu Oldenburg, Allerhöchst Ihren Kammerherrn und Minister-Residenten, Herrn Christian von Bille, Commandeur des Dannebrog und des Guelphen Ordens und Allerhöchst Ihren Kammerjunker und Postdirektor, Herrn Georg Hermann Monrad, und andererseits der Hohe Senat zu Lübeck den Herrn Senator Johann Joachim Friedrich Torkuhl, beider Rechte Doctor, der Hohe Senat zu Hamburg den Herrn Syndikus Edward Banks, beider Rechte Doctor, von welchen Bevollmächtigten, auf Grund der erhaltenen und ausgewechselten Vollmachten, nachstehende Vereinbarung verabredet und unter Vorbehalt der Ratifikation abgeschlossen worden ist.

Artikel I.

Es wird von Königlich Dänischer Seite den freien und Hansestädten Lübeck und Hamburg die Durchführung einer ihnen gemeinschaftlichen, jeden Abend von Lübeck nach Hamburg und von Hamburg nach Lübeck abgehenden Briefpost, in einem verschlossenen Felleisen und auf einem einspännigen, zweirädgen Karren, sowie einer wöchentlich einmal gehenden Frachtpost durch die Herzogtümer Holstein und Lauenburg auf dem Wege über Schönberg gestattet.

Für die Gestattung der Durchfühung dieser Posten haben die beiden Hansestädte für jeden Täglichen Hin- und Herritt der Briefpost zusammen drei (3) Reichsthaler grob Schleswig-Holsteinisch Courant und für jeden Hauptfrachtpostwagen hin und her zusammen die gleiche Summe (für Beiwagen wird nichts vergütet) vom ersten Januar Ein Tausend Acht Hundert Ein und Vierzig (1841) an, während der Dauer dieser Convention, an die Königlich Dänische Postkasse in Hamburg in Quartalsterminen als Transit-Abgabe zu entrichten.

Die Postreiter der Städte und die Postillione, welche die Frachpost der Städte befördern, dürfen das Königlich Dänische Gebiet nicht anders als in Königlich Dänischer Postmontur und mit dem Posthorne versehen, passieren, so wie auch der die städtische Frachtpost begleitende Schirrmeister während des Durchganges durch das Königlich Dänische Gebiet nicht Montur oder Schild der Städte tragen darf.

Artikel II.

Der Königlich Dänische Posthalter zu Schönberg behält in bisheriger Weise die Beförderung der vorgedachten Brief- und Frachtposten.

Artikel III.

Die Briefpost wird wie bisher auch künftig darauf beschränkt bleiben, nur die Correspondenz aus oder nach den beiden Städten, so wie auch Zeitungen, Packete mit Warenproben, Akten und Documente zu befördern. Zum Transit nur durchgehender, nicht nach der einen der beiden Städten bestimmter oder ursprünglich daher kommender Correspondenz, darf diese Briefpost zum Nachteil der Königlich DänischenPosten nicht benutzt werden. Eine ausnahmsweise Beförderung der mit Dampfböten aus nicht Dänischen Häfen ankommenden, für die Hansestädte Lübeck und Hamburg bestimmten Correspodenz, mittels Estafette über Schönberg, wenn die Zeit der Ankunft solcher Schiffe es wünschenswert macht, die gedachte Corre-

spondenz sofort abzusenden, wird Königlich Dänischer Seits gestattet.

Artikel IV.

Sollten die Städte Lübeck und Hamburg es angemessen finden, immer oder an gewissen Tagen statt oder neben der in den Artikeln I und III erwähnten eigenen Briefpost über Schönberg, die aus oder nach den Städten gehende Correspondenz mit der im Artikel X gedachten ein- oder mehrmaligen Diligence von Stadtpost zu Stadtpost befördern zu lassen, so soll dies ihnen gegen Zahlung eines Transitportos gestattet seyn, und die Recognition von drei Reichsthalern an den Tagen, an welchen die Post über Schönberg nicht benutzt wird, wegfallen. Das Transitporto wird, solange es neben der Post über Schönberg immer oder an gewissen Tagen, Versendungen mit der Dilligence geschehen auf einen halben Schilling (½ ß) per Loth Netto Gewicht für Briefe, auf einen Schilling (1 ß) per Pfund Bruttogewicht für Pakete mit Warenproben, auf einen halben Schilling (½ ß) per Lot für Akten und Documente, und insofern die Städte ihre Post ausschließlich mit der Diligence befördern sollten, auf dreiviertel Schilling (¾ ß) per Loth Netto Gewicht für Briefe, auf zwei Schillinge (2 ß) per Pfund Brutto für Paquete mit Waarenproben und auf drei Viertel Schilling (¾ ß) per Loth für Akten und Documente festgestellt. Es darf jedoch beim Wegfallen des Rittes über Schönberg, sey es immer oder an gewissen Tagen, das Transitporto nicht weniger als drei Reichsthaler täglich austragen. Ueber die Thara haben sich die respektiven Postämter zu verständigen.

Für Zeitungen, die in offene Pakete an das Königlich Dänische Postamt ausgeliefert werden, wird in dem einen oder anderen Falle zwölf Schilling (12 ß) per Exemplar jährlich entrichtet.

Die mit der Diligence zu versendenden Briefe sind respektive dem Königlichen Oberpostamte in Hamburg und der Diligencen Expedition in Lübeck durch die Stadtpostämter eine halbe Stunde vor Abgang der Diligencen in versiegelten an die respektiven Postämter addressierten Paketen, mit einer von dem Königlichen Postamte zu vevifirenden Gewichtsnota zu überliefern, in der Postlade zu befördern und bei Ankunft der Diligencen sofort an das respektive Stadtpostamt abzuliefern.

Für die offizielle Correspondenz der Städte ist die Hälfte des Transitportos, welches für die Privatcorrespondenz bestimmt worden, zu erlegen, und müssen solche Briefe, stets mit dem Amtssiegel der beikommenden Behörde versehen seyn.

Artikel V.

Die mit dem Russisch-Lübeckschen, zwischen Travemünde und St. Petersburg gehenden Dampfschiffen zu versendende Russisch Preußische Post, darf von Lübeck aus allein mit der Dänischen Briefpost versandt werden, und ist bei der Ankunft in Hamburg an das dortige Dänische Ober-Postamt abzugeben, welches dem Königlich Preußischen Oberpostamte daselbst die Briefpakete zuzustellen hat. Auf gleiche Weise darf die mit den Dampfschiffen abgehende Preußische Correspondenz nach Rußland über Lübeck nur durch das Dänische Oberpostamt in Hamburg und Lübeck stattfinden.

Sofern die nach Maasgabe der jährlich bestimmt werdenden Ankunft und Abgangszeit der Dampfschiffe nicht mit der Abgangszeit der Dänischen Posten respektive von Lübeck und Hamburg zusammenfällt, soll Dänischer Seits eine Extrapost expediert werden. Das Porto soll wie bisher berechnet werden.

Die Königlich Dänische Generaldirektion übernimmt es, die hiernach erforderliche Vereinbarung mit der Königlich Preußischen General-Postdirektion zu treffen. Mit Rücksicht darauf, daß die gedachte Correspondenz, welche dem Lübeckischen Stadtpostmeister, in seiner Eigenschaft als Königlich Dänischer Postmeister, in Travemünde zur Beförderung nach Lübeck et vice versa, durch einen Postreiter ohne Montur, übergeben wird, nicht ganz über Dänisches Territorium expediert wird, wird den beiden Hauptstädten ein Viertheil des erhobenen Portos unter der Bedingung zugestanden, daß sie gemeinschaftlich ein Viertel der Beförderungskosten tragen.

Um die desfalsige Liquidation zu bewerkstelligen, sollen den Postadministrationen der beiden Städte fidimirte Abschriften der Rittcontrakte zugestellt werden, und mit dem Königlich Preußischen Postwesen ist die Uebereinkunft getroffen, daß specificirte, von dem Königlich Preußischen Oberpostamte zu Hamburg fidimirte Berechnungen über das abgesandte und angekommene Gewicht der Briefe, an das Königlich Dänische Oberpostamt in Hamburg vierzehn Tage nach Ablauf eines jeden Quartals abgeliefert werden sollen, wonach dann die Berechnung des Portos zu formiren seyn wird.

Artikel VI.

Die durch das Dänische Gebiet transitirende Correspondenz, welche mit den zwischen anderen Ostseehäfen und Lübeck oder Travemünde jetzt schon eingerichteten oder künftig einzurichtenden Dampfschiffen befördert werden wird, soll nach den in vorgedachtem Artikel bezeichneten Regeln behandelt werden.

Doch sollen alle Brieffelleisen, welche mit Dampfschiffen von oder nach den Dänischen Häfen ankommen und abgehen, einseitig für alleinige Berechnung des Dänischen Postwesens besorgt werden, und soll von der eventuellen Dampf-Schiffahrts-Correspondenz zwischen Stockholm und Travemünde den Städten nur ein Fünftheil des Portos vergütet werden, solange die Dampfschiffe in Travemünde landen, welche Portovergütungwegfallen soll, wenn das Stockholmer Dampfschiff in Lübeck selbst landet.

Artikel VII.

Der Stadt Lübeck bleibt es indessen gegen Wegfall des Antheils von respektive ¼ oder ⅕tel des Rein-Ertrages von der Beförderung der Dampfschiffposten, welcher den Städten laut Artikel V und VI dieser Convention anheimfällt, vorbehalten, die Brieffelleisen, welche von und nach nicht Dänischen Häfen mit Dampfschiffen ankommen und abgehen, selbst von Travemünde nach Lübeck und von Lübeck dahin, oder von und nach den Landungsplätzen in Lübeck transportieren und an den Stadtpostmeister in seiner Qualität als Königl. Dänischer Postmeister abliefern und bei ihm abholen zu lassen. In diesem Fall ist von dem Königlich Dänischen an das Lübeckische Postwesen eine Vergütung von achtzehn Schillingen (18 ß) per Pfund Briefe, sofern die Fremden Dampfschiffe in Travemünde landen und von dorten abgehen, von acht Schillingen (8 ß) per Pfund, wenn solche Dampfschiffe in Lübeck selbst landen, zu entrichten. Für die Stockholmer Dampfschiffahrtscorrespondenz ist, in Gewäßheit Articuli VI, wenn die Dampfschiffe in Lübeck selbst landen, nichts zu vergüten.

Artikel VIII.

Wenn dafür gehalten ist, daß zu den gegenseitigen Sendungen zwischen Hamburg und Lübeck zur Zeit eine viermal wöchentlich fahrende Post ausreiche, so wird festgesetzt, daß außer der den Städten gemeinschaftlichen Fahrpost über Schönberg, welche aus beiden Städten an Mittewochen Mittags abgeht und dort am Donnerstag morgen ankommt, folgende Dänische Frachtposten abgehen sollen, als nämlich:

1). die bisherigen beiden Königlichen Frachtposten über Oldesloe,welche, wie bisher, von beiden Städten am Dienstage und Freitage Mittags abgehen und daselbst an Mittewochen und Sonnabend Vormittags ankommen.

2). Die bisherige Königliche Frachtpost über Ratzeburg, welche am Sonnabend Mittag aus den Städten abgeht und dort am Sonntag Morgen eintrifft.

Sollte Dänischer Seits eine Abänderung in dem Gange oder eine Verminderung in der Zahl der für die Dänische Regierung zwischen Lübeck und Hamburg gehenden Posten nöthig erachtet werden, so sollen die Städte davon zeitig unterrichtet werden.

Artikel IX.

Zur durchgängig gleichförmigen Behandlung des Publikums ist in Ansehung aller dieser fahrenden Posten festgesetzt worden, daß für Geld und Sachen, die gegenwärtig normierende hierbei angeheftete Taxe, auch ferner in Kraft und Anwendung bleiben solle.

Artikel X.

§ 1. Es sollen Diligencen zwischen Hamburg und Lübeck eingerichtet werden, welche täglich über Oldesloe gehen. Zwischen Oldesloe und Hamburg ist der kürzeste chaussierte Weg zu wählen. Sofern es sich zeigen sollte, daß eine Vermehrung der täglichen Fahrten der Diligencen für den Verkehr Bedürfnis ist, wird man eine mehrmalige tägliche Fahrt eintreten lassen. Die Dilgiencenwagen sind mit der Inschrift „Diligence zwischen Lübeck und Hamburg" und mit der Namenchiffre des Königs von Dänemark zu versehen.

§ 2. Ueber die gesamte Einrichtung, die Zahl der Wagen, die Abfahrtszeit, über den Preistarif, die Fuhrcontracte, die Wagenlieferungscontracte, und sonstige Details soll zwischen der Königlich Dänischen General-Postdirektion oder dem von ihr dazu committirten Beamten und den Postbehörden der freien Hansestädte Lübeck und Hamburg eine Vereinbarung stattfinden.

Der förmliche Anschluß und die Unterzeichnung der verabredeten Contrakte geschieht von dem von der Königlichen Generalpostdirektion mit der oberen Leitung beauftragten Beamten in Hamburg.

§ 3. Die obere Leitung und die Rechnungsführung der ganzen Anstalt hat die Königlich Dänische General-Postdirection oder in derem Auftrage der jedesmalige Oberpostamts-Director in Hamburg, oder wer sonst von der gedachten Direction dazu in Hamburg committirt werden möchte. Die Geschäftsführung in Hamburg, als Einschreibung der Reisenden, Expedition der Post etc. etc. etc. wird von dem Königlich Dänischen Oberpostamte daselbst in dem dazu bestehenden Königlich Dänischen Postlocale besorgt; in Lübeck dagegen geschieht die Besorgung der vorgedachten Geschäfte durch die städtische

Postbehörde, welche für ein angemessenes Local und Personal Sorge zu tragen hat.

§ 4. Dem Expedienten in Lübeck wird nach Maßgabe der laut § 2. getroffenen Verabredungen eine Instruction von der stdtischen Postbehörde erteilt. In Allem, was deren Ausführung und den täglichen Dienst betrifft, hat er den Aufträgen derjenigen Königlich Dänischen Postbehörde in Hamburg, welche die obere Leitung der Diligencen-Anstalt hat, nachzukommen. Wegen der im § 2 genannten Punkte soll auch künftig eine Beratung und Verständigung mit den städtischen Postbehörden zu Lübeck und Hamburg stattfinden.

§ 5. Etwanige Beschwerden über die Beamten und Angestellten, werden bei den ihnen zunächst vorgesetzten Behörden anhängig gemacht.

§ 6. Zu den gemeinschaftlichen Kosten der Diligencen-Anstalt gehören die Kosten für die Wagen, und die Beförderungen, die Remuneration der Expediteure auf den Zwischenstationen, das Gehalt der Conducteure, die Bekanntmachungen, die Ausgaben für die Hauptrechnungsführung, u. a. m. — Die Gehalte der Postbeamten in den beiden Städten, die Bürokosten und die Locale kommen nicht zur Anrechnung.

§ 7. Die Conducteure sind einseitig von der Königlich Dänischen Generalpostdirection einzustellen, und tragen, sowie auch sämtliche Postillione, Dänische Postuniform.

§ 8. Die Contracte über die Lieferung der Pferde zur Beförderung der Diligence, von Städten bis zur ersten Dänischen Poststation, sind mit Bürgern der beiden Städte abzuschließen.

§ 9. Briefe und Zeitungen, welche aus den Königlich Dänischen Staaten nach einer der beiden Städte oder nach dem Auslande, oder aus einer der beiden Städte, oder aus dem Auslande nach den Königlichen Staaten bestimmt sind, können von dem Dänischen Postwesen mit der Diligence befördert werden. Alle übrigen Briefe oder Zeitungen aus oder nach einer der beiden Städte, dürfen von der Diligencen-Expedition weder colligirt, noch mitgenommen, noch distribuirt werden. Das Königlich Dänische Oberpostamt zu Hamburg wird das desfalls zu erlassende Verbot durch Zurückweisung solcher Briefe und Zeitungen unterstützen.

§ 10. Die Diligencen dürfen weder Pakete noch sonstiges Frachtgut mitnehmen.

§ 11. In der Diligencen-Unternehmung, soweit sie die Passagiere und deren Effecten betrifft, haben die beiden Städte zusammen, nach Abzug aller gemeinschaftlich zu tra-

genden Kosten den halben Anteil des Ueberschusses, und soll alle Quartale, innerhalb zweier Monate nach Ablauf des Quartals, specificirte Abrechnung und Austheilung, unter Beibringung der erforderlichen Belege, erfolgen; dahingegen gehört das laut § 9 im ersten Absatz zu erhebende Briefporto, und das von den Städten für den im Art. IV gedachten Fall zu zahlende Transitporto, nicht der Diligence-Unternehmung, sondern der Königlich Dänischen Postcasse.

§ 12. Ob und wie weit man mit den Diligencen auch Frachtposten verbinden wolle, bleibt fernerer Beratung vorbehalten.

§ 13. Diese Diligencen-Unternehmung soll mit dem 1sten Mai Ein Tausend Acht Hundert Ein und Vierzig (1841) ins Leben treten. Sollen bis dahin die erforderlichen Einrichtungen nicht vollständig haben beschafft werden können, oder eine fortlaufende Chaussee von Hamburg bis Oldesloe nicht vollendet seyn, so bleibt die Verabredung eines anderen Termins vorbehalten.

Artikel XI.

Ueber vorstehende zehn Artikel nebst Additionalartikel ist vorgängig vom ersten Januar Ein Tausend Acht Hundert Ein und Vierzig (1841) an bis zum ersten Januar Ein Tausend Acht Hundert Acht und Sechzig (1868) gegenwärtige Vereinbarung abgeschlossen worden, und soll, wenn von dem einen oder andern Theil, die hiemit reservierte Kündigung ein Jahr vor der Ablaufsfrist nicht erfolgt ist, diese Vereinbarung jedesmal ferner von fünf zu fünf Jahren stillschweigend fortdauern.

Artikel XII.

Wenn von der Königlichen-General-Postdirection zur Erreichung einer angemessenen Postverbindung in den Königlichen Staaten zwischen Lübeck und Ratzeburg die im Artikel VIII gedachte fahrende Post einmal wöchentlich und eine reitende zweimal wöchentlich am Dienstage und Freitage angelegt ist, so soll von Seiten der freien Hansestadt Lübeck diesen Posten wie bisher keinerlei Hinderis in den Weg gelegt werden.

Die Expedition dieser Posten bei ihrer Ankunft und bei ihrem Abgange in Lübeck geschieht in dem Stadtposthause, und durch den Stadtpostmeister gegen die vertragsmäßige Provision von zehn Prozent von den wirklich zu Lübeck erhobenen Post-Intraden, wogegen derselbe auf Verlangen der Königlichen General-Postdirection zur verhältnismäßigen Erhöhung der bisher gestellten Caution in Hinsicht dieser hinzu-

kommenden Posten angehalten werden wird. Ueberhaupt finden auf diese Königlich Dänischen Posten alle Bestimmungen ihre Anwendung, welche in der zwischen Seiner Königlichen Majestät und dem Senat der freien Hansestadt Lübeck unterm 8ten Oktober 1773, abgeschlossenen Post-Convention stipulirt sind.

Artikel XIII.

In Beziehung auf die frei Hansstadt Lübeck bleibt es bei den von Seiten Dänemarks mit derselben eingegangenen Postverträgen vom 17. Mai 1697, 4ten Juni 1723, und 8ten October 1773, in soweit dieselben durch den gegenwärtigen Vertrag nicht modificiert worden, sowie auch die übrigen respective zwischen Lübeck und Hamburg und nach und von den Dänischen Staaten vor dem Jahre 1835 bestandenen Königlich Dänischen Posten nach und von Lübeck unverändert bleiben. Ein Verzeichnis dieser sämmtlichen Posten ist diesem Vertrage angehängt, und dürfen ohne Zustimmung des Senats zu Lübeck keine neue Dänische Posten von und nach Lübeck eingerichtet werden.

Artikel XIV.

Gegenwärtige Vereinbarung soll ratificirt, und sollen die Raificationen zu Kopenhagen binnen sechs Wochen ausgewechselt werden.

Zur Urkunde haben die respectiven Bevollmächtigten dieselbe in zwei gleichlautenden Ausfertigungen, unter Beisetzung ihrer Siegel unterzeichnet.

So geschehen, Hamburg, den (30.) dreißigsten September Ein Tausend Acht Hundert und Vierzig.

gez. Bille/Monrad. J. J. F. Torkuhl Dr./Banks.

*

Additionsartikel.

Das Hamburgische Postwesen erklärt sich bereit, so wie bisher aus Gefälligkeit geschehen auch künftig den Postsack mit der Dänisch-Englischen Correspondenz von und nach Altona zur Winterzeit, wenn die Englischen Dampfschiffe die Elbe nicht heraufkommen können, sofern von Hannover kein Transitporto nach Gewicht erhoben wird, ohne Berechnung eigener Transportkosten, mit seiner eigenen Post von und nach Cuxhaven zu befördern. Sollte wider Vermuten Hannoverscher Seits dagegen ein Einwand erhoben werden, so wird die KöniglichDänische Behörde das in dieser Beziehung Erforderliche veranlassen.

Obgleich die Hamb. Post, bei dem conventionsmäßig gesicherten Besitz einer Beförderung über Wilhelmsburg und

Harburg derjenigen über Blankenese und Altona nicht bedarf, so soll dieser, so wie einer Beförderung über Schulau und Wedel, wenn sie einzeln bis dahin ausgedehnt wird, kein Hindernis in den Weg gelegt werden.

Ebenso wenig soll eine hin und wieder im Winter nötige Landung der Englischen Post an der Holsteinischen Küste und Durchführung derselben durch Holstein einiges Hindernis finden.

Hamburg, den 30. September 1840.

gez. Bille. gez. Monrad.

gez. J. J. F. Torkuhl Dr. gez. Banks.

*

Anlage ad Art. XIII.

A. Reitende Posten:

Montags eine reitende Post über Oldesloe nach Hamburg-Altona usw.

Dienstags und Freitags eine reitende Post über Plön und Kiel nach ganz Dänemark.

Dienstags und Freitags eine reitende Post nach Ratzeburg.

Donnertags eine reitende Post über Oldesloe nach Hamburg-Altona.

B. Fahrposten:

Die eine fahrende Post über Plön und Kiel nach ganz Dänemark.

Die eine fahrende Post über Oldesloe nach Hamburg und Altona.

Freitags eine fahrende Post über Oldesloe nach Hamburg.

Sonnabends eine fahrende Post nach Neustadt, Oldenburg i. H., Heiligenhafen, Burg a. F., und Lütjenburg.

Sonnabends eine Fahrpost über Ratzeburg und Mölln nach Hamburg.

*

Taxe für die vorgedachten Frachtposten zwischen Lübeck und Hamburg am 1. 1. 1840.

Taxe für Silbermünze:

von	1	Rth.—	50	Rth.	4 ß
„	50	„ —	100	„	6 ß
über	100	„ —	2000	„	für 100 Rth .6 ß
„	2000	„ —	100 000	„	excl. für jede 100 Rth. 3 ß
von	100 000	„	an und darüber		für jede 100 Rth. 2 ß

Goldtaxe:

von	1	Rth. —	50	Rth.	4 ß	
„	50	„ —	100	„	6 ß	
über	100	„ —	2000	„	für jede 100 Rth. 3 ß	
von	2000	„ —	100 000	„	excl. für jede 100 Rth. 1½ ß	
„	100 000	„	an und darüber für jede 100 Rth 1 ß			

Banknoten, Obligationen und Wechsel

für jede 100 Rth. 3 ß

Gewichtstaxe:

von 1—8 Pfd. 4 ß, für jedes Pfd. mehr ½ ß, doch so daß wenn ein Bruch eintritt man einen vollen Schilling nimmt, z. B. 25 Pfd. = 13 ß.

Am 8. November 1905 wurde ich, Erich Doerth, zu Duisburg geboren als Sohn des Kaufmanns Max Doerth und seiner Frau Berta geb. Waelde. Nach Uebersiedlung meiner Eltern nach Hamm (Westf.) besuchte ich dort vom 1. 4. 1912 bis 1. 4. 1915 eine Vorschule und vom 1. 4. 1915 bis 1. 4. 1924 das dortige staatliche Gymnasium. Vom 1. 5. 1924 an studierte ich Geschichte, englische und spanische Sprache und Literatur an den Universitäten München und Münster i. W.